Third Series, Vol.LII, No.25 Tuesday, March 22, 1966
Chaitra 1, 1888(Saka)

LOK SABHA DEBATES

THIRD SERIES

Volume LII, 1966/1887-88 (Saka)

(March 16 to 29, 1966/Phalguna 25, 1887 to Chaitra 8, 1888 (Saka)

Fourteenth Session, 1966/1887-88 (Saka)

(Vol. LII contains Nos. 21—30)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

CONTENTS.

COLUMNS

No. 25—*Tuesday, March, 22, 1966/Chaitra 1, 1888 (Saka)*

Oral Answers to Questions—
*Starred Questions Nos. 683 to 691 . 6917—52
Written Answers to Questions—
Starred Questions Nos. 692 to 712 . . . . . 6952—66
Unstarred Questions Nos. 2515 to 2528, 2530 to 2546 and 2548 to 2594 . . . . . 6966—7024
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—
Lay off of workers by Air India and cancellation of certain flights from Calcutta by I.A.C. . . . 7025—34
Re. Statement on Reorganisation of Punjab on Linguistic Basis 7034-35
Papers Laid on the Table 7035-36
Committee on Public Undertakings—
Fifteenth Report 7036-37
Re. Point of Order . . . . . 7037—39
Point *re.* Proceedings . . . . . 7039—58
Appropriation Bill, 1966—Introduced and Passed 7058—62
Demands for Grants (Railways), 1966-67 and Demands for Supplementary Grants (Railways), 1965-66 .7062—7174
Shri A. S. Alva . . . . 7066—68
Shri D. C. Sharma . . . 7068—74
Shri Kashi Ram Gupta . . . . 7074—84
Shri Shree Narayan Das . . . . 7085—91
Shrimati Ranuka Barkataki . . . . 7091—97
Dr. L. M. Singhvi . . . . .7097—7102
Shri N. N. Patel . . . . 7102—08
Shri J. P. Jyotishi . . . . 7109—17
Shri Kishen Pattanayak . . . . 7117—24
Shri Basumatari . . . . 7124—29
Shri Daljit Singh . . . . 7129—36
Shri Onkar Lal Berwa . . . . 7136—42
Shri Yamuna Prasad Mandal . . . . 7143—50
Shri Ganapati Ram . . . . 7150—56
Shri Sarjoo Pandey . . . . 7156—60
Shri Braj Bihari Mehrotra . . . . 7160—66
Shri Krishnapal Singh . . . . . 7166—74
Shri Mohan Nayak 7174

*The sign + marked above the name of a member indicates that the question was actually asked on the floor of the House by him.

LOK SABHA

Tuesday, March 22, 1966|Chaitra 1, 1888 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Posts in Rationing Department

*683. **Shri D. C. Sharma:**
Shri M. L. Dwivedi:
Shri P. C. Borooah:
Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri S. C. Samanta:
Shri Subodh Hansda:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of various categories of posts created by Delhi Administration for the newly set up Rationing Department and the monthly expenditure incurred on them as pay and allowances;

(b) the number of applications received from the Central Government employees and from other organisations separately;

(c) whether any vacancies were reserved for the Central Government employees and if so, how many Central Government employees were absorbed against these posts;

(d) whether any interviews were held and, if not, what was the criteria for selecting the candidates;

(e) whether it is a fact that all the Central Government employees who applied were not considered for these posts; and

(f) if so, the reasons therefor?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) 1,056 posts of various categories have been sanctioned for the Rationing Department of Delhi Administration, on which the monthly expenditure is estimated to be about Rs. 3 lakhs.

(b) The total number of applications received was 3,167 Separate records of applications received from the Central Government employees and those working in other organisations were not kept.

(c) No vacancy was reserved for the Central Government employees. 160 Central Government employees have, however, been appointed in the Rationing Department so far.

(d) Government employees were not interviewed. Selection from among them was made on the basis of service records.

(e) Yes, Sir.

(f) The cases of those candidates whose confidential reports were not sent could not be considered as their suitability could not be judged.

Shri D. C. Sharma: Sir, the newly appointed hon. Minister has not told us how many categories of servants are there—class I, class II, class III, class IV, class V and so on?

Shri Govinda Menon: That question was not asked, but I can give the reply. There are four classes of servants—class I, class II, class III and class IV.

Shri D. C. Sharma: What is the break-up of the employees in these different classes and may I know what

are the emoluments given to these various classes of employees as starting salary and also the time-scale?

Shri Govinda Menon: There are four employees belonging to class I, 48 to class II, 780 to class III and 224 to class IV. Class I posts are: the highest post of Chief Controller in the senior time-scale of IAS plus a special pay of Rs. 300 per month, and three other posts in the senior time-scale of IAS plus a special pay of Rs. 20 per month. Sir, shall I give the scales of others also?

Mr. Speaker: No, no; all details are not necessary.

श्री म० ला० द्विवेदी : श्रभी मंत्री महोदय ने बतलाया कि तीन लाख का मासिक व्यय राशनिंग के नौकरों पर पड़ता है । मैं जानना चाहता हूं कि यह तीन लाख का बोझा दिल्ली के नागरिकों पर पड़ता है या सरकार बरदाश्त करती है ? अगर सरकार बरदाश्त करती है, तो हानि को पूरा करने का क्या उपाय है ?

Shri Govinda Menon: Sir, the cost of rationing is passed on to the consumers.

Shri Bhagwat Jha Azad: Sir, the hon. Minister said that the cost of rationing is passed on to the consumers. Does he mean to say that the entire rationing administration is being run by these officers whose cost is passed on to the consumers or whether, apart from these officers, there are some officers, like the class I officers, who have been lent by the Government to this department?

Shri Govinda Menon: Some of the officers have been lent from the Central Government departments.

Shri S. C. Samanta: May I know how many Scheduled Caste and Scheduled Tribes people were amongst those selected? May I also know whether the percentage was all right?

Shri Govinda Menon: On that matter, Sir, I would like to have notice

Shri Subodh Hansda: I would like to know whether the applications of Central Government employees who were already declared surplus in the Government services were given any kind of preferential treatment; if so, may I know the total number of such applications received and how many of them were employed?

Shri Govinda Menon: Regarding the other Ministries I am not in a position to say anything but, so far as the Ministry of Food and Agriculture is concerned, the Ministry considered who would be suitable and only their applications were forwarded.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार यह बतला सकती है कि जो यू० डी० सी० 15–16 साल से उम्मीद लगाये बैठे थे कि वह इंस्पेक्टर बनाये जायेंगे, उन्हें चांस नहीं दिया गया, और आउटसाइडर्स को चांस दे दिया गया ?

अध्यक्ष महोदय : यू० डी० सी० कहां के ?

श्री यशपाल सिंह : फूड डिपार्टमेंट के ।

Shri Govinda Menon: The service records of only those people who were considered to be suitable for these posts were sent.

Shrimati Savitri Nigam: How far is it correct that many people who have past experience have not been taken out fresh people have been taken merely because they have some push....

An hon. Member: Pull.

Shrimati Savitri Nigam: I will explain it.

Mr. Speaker: Now it has become very clear.

Shri Govinda Menon: Only those who were considered to be competent for these jobs were selected.

Mr. Speaker: What about merit or some push and some pull?

The Minister of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri C. Subramaniam): There were two committees—one to consider appointments to gazetted posts and another to consider appointments to non-gazetted posts. I do not think these pulls and stresses were there in making these appointments.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं यह जानना चाहता हूं कि जो सरकारी कर्मचारी इसमें लगाये गये हैं इन में से अधिकांश ऐसे लोग हैं जिन्हें करप्शन के मामले में निकाला गया था या जिन पर कोई आरोप लगाये गये थे ? यदि हां तो ऐसे कितने कर्मचारी हैं और उनके लिए जाने का क्या कारण है ?

अध्यक्ष महोदय : आप को इतला है कि ऐसे लोग लिये गये हैं ?

श्री हुकम चन्द कछवाय : मेरे पास प्रमाण हैं, वह इस का उत्तर दें ।

अध्यक्ष महोदय : यह जनरल सवाल है । क्या मिनिस्टर साहब जवाब दे सकते हैं ? Among those recruited are there any who previously were charged or convicted of corruption?

Shri C. Subramaniam: Not to my knowledge.

Duncan Stratton & Co.

\+

*684. **Shri Madhu Limaye:**
Shri Kishen Pattnayak:

Will the Minister of **Law** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 48 on the 4th November, 1965, and state:

(a) whether the Company Law Board have completed the investigation into the affairs of Duncan Stratton & Co.;

(b) if so, the result thereof; and

(c) the steps which the Company Law Department propose to take to protect the shareholders and the public from interference by Shri Mundhra?

The Minister of State in the Ministry of Law (Shri C. R. Pattabhi Raman): (a) Not yet fully completed.

(b) Does not arise.

(c) The affairs of M/s. Duncan Stratton & Co. were being examined under section 209(4) of the Companies Act and that so far has not revealed any irregularity suggesting immediate action on the part of the Department of Company Affairs. Further examination is, however, necessary, specially in so far as the accounts of certain other companies which have business dealings with this company are concerned, before a full picture can emerge. Such further examination is now being undertaken.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार का ध्यान उन पत्रों की नकल की ओर गया है, जिन पत्रों में मूंदड़ा के द्वारा इन कम्पनियों के मामले में अनुचित ढंग से जो हस्तक्षेप किया जाता था उस का सबूत मिलता है ? सबूत के तौर पर एक ही वाक्य मैं पढ़ता हूं :

"We have today paid to Commercial Combines Limited, Calcutta, a sum of Rs. 10,000 in cash under instructions from Mr. H.D.M.".

इस श्री यह पत्र पिछले साल मैंने आप के प । भेजा था । इसी तरह एक और वाक्य है

अध्यक्ष महोदय : एक मिसाल हो गयी, आप सवाल कीजिये ।

श्री मधु लिमये : वह वाक्य इस प्रकार है :

"Kindly also advise me what action I should take, for my future guidance, as such transactions are becoming a regular feature."

विधि मन्त्री (श्री गोपाल स्वरूप पाठक) : कई पत्रों की तरफ सरकार का ध्यान गया है, और सरकार उन सब बातों की, जो कि उन पत्रों में लिखी गयी है, जांच कर रही है । कुछ बातों की जांच हो गयी ह, कुछ की और होगी । मैं तारीख वार उन पत्रों के नाम अगर आप चाहें तो बता सकता हूं, मगर जरूरत नहीं है . . .

श्री मधु लिमये : मेरे पास हैं, मैं ने दिये थे । आप की इजाजत से उनको सदन पटल पर रख सकता हूं ।

श्री गोपाल स्वरूप पाठक : मैं ने कहा कि जांच हो रही है, कुछ की जांच हो गयी है और बकाया जांच की जा रही है, और, जैसा बताया गया है, जांच करने से यह जरूरी है कि और बिजनैस वालों के हिसाब की भी जांच की जाये वरना पता नहीं चल सकता कि क्या हुआ है उसमें ।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, तीन साल हो गये मैंने यह प्रश्न छेड़ा था, तीन दफ़ा इस पर प्रश्न हुए हैं । मैं जानना चाहता हूं कि हरिदास मूंदड़ा के जो कारनामे इस वक्त चल रहे हैं, मेरे पास सूचना है कि 10 लाख स्टर्लिंग उनकी बीवी के नाम से विलायत में पड़े हुए हैं, इस तरह के काम वे बराबर करते रहते हैं । सरकार की जांच धीमी गति से चल रही है, यह कब तक पूरी होगी और कब तक कोई ठोस कार्यवाही होगी ?

श्री गोपाल स्वरूप पाठक : मैं यह बताना चाहता हूं कि अगस्त, 1965 में इनकम टैक्स डिपार्टमेन्ट ने किताबें इस कम्पनी को अपने कब्जे में कर ली थीं । उन किताबों की जांच की गई थी । जहां तक मालूम हुआ है किताब अभी कम्पनी को वापस नहीं हुई हैं और उसकी और तहकीकात की जायेगी ।

Shri Daji: Has it come to the notice of Government that in the £1 million sterling deposit in England in the name of his wife some money belonging to this very company also figures; if so, why is the enquiry being delayed so much?

Shri G. S. Pathak: This question of sterling does not arise out of the question which I am answering because the question which I am answering relates to a particular company and not to Hari Das Mundhra.

Shri Daji: I am referring to this company. This company comes in.

Mr. Speaker: He connects it by asking whether in that someone of this company is also connected.

Shri G. S. Pathak: The question of foreign exchange and any contravention of foreign exchange regulations does not appertain to my Ministry.

Shri S. M. Banerjee: Sir, I rise on a point of order.

Mr. Speaker: He might ask his question.

Shri S. M. Banerjee: It is about the reply to this particular question.

Mr. Speaker: There is no point of order. He might ask his question. That will be better.

Shri S. M. Banerjee: I want to know whether in regard to the holdings worth £1 million in London in respect of which an inquiry was held by the Company Law Administration, the company law administration deputed the Deputy Director and an Under Secretary of the Company Law Administration who stayed in England and spent about Rs. 5 lakhs in foreign exchange in collecting evidence in collecting evidence in collaboration with the Scotland Yard and the British Board of Trade; whether it is a fact that one particular inspector of the British Board of Trade submitted a report in May 1965 as to how Shri Hari Das Mundhra was operating this through SP Industries, Duncan Stratton and Company Limited, which my hon. friend has said is one of these

Brahmaputra Tea Company and Hoare Miller and Company Limited, whether there is a report submitted by an inspector of the British Board of Trade, Mr. William, to the Government of India in May 1965; if so, what action has been taken and whether it is a fact that an ex-Cabinet Minister . . . .

Mr. Speaker: So many questions cannot be jumbled together.

Shri S. M. Banerjee: That is why I wanted to raise a point of order.

Shri G. S. Pathak: I want notice on this question whether any report has been received from any British official or not. I have no information. As soon as I get the information, I can supply it to the hon. Member or I can place it on the Table of the House.

Shri S. M. Banerjee: Sir, I rise on a point of order under rule 366 (2).

Mr. Speaker: Yes; he might formulate his point of order.

Shri S. M. Banerjee: My point of order is pertaining to the supplementary that was put by Shri Homi Daji in which he particularly mentioned Duncan Stratton and Company—this question pertains to Duncan Stratton and Company. This question is a continuing one. It was first tabled on 4th November, 1965 and this question is arising out of the reply given to starred question No. 48 of 4th November, 1965.

Mr. Speaker: Did he say rule 366?

Shri S. M. Banerjee: Rule 366(2) re: point of orders relating to the business of the House.

Mr. Speaker: I am reading rule 366. It reads:

> "A member shall not speak on a question....."

Shri S. M. Banerjee: I am sorry, Sir, rule 376 (2). I am so sorry.

Mr. Speaker: "....after the Speaker has collected the voices both of the Ayes and of the Noes on that question".

Shri S. M. Banerjee: There was a mistake. There may be so many mistakes. You must appreciate my memory that the difference was only of ten. I mean rule 376(2).

Mr. Speaker: Yes.

Shri S. M. Banerjee: My point of order is that this question came up in this House on the 4th November, 1965 and this particular question tabled by Shri Madhu Limaye and Shri Kishen Pattnayak regarding the same company, Duncan Stratton and Company.... (*Interruption*), has been tabled arising out of the reply given to starred question No. 48 of 4th November, 1965. As such, we expect the Minister to be prepared with all the probable supplementaries arising out of it. So, my point of order is whether on a Question which has been tabled in continuation of a particular Question can the Minister conceal the facts from us. I am afraid, because an ex-Cabinet Minister is concerned with it, he is concealing the facts from us.

Mr. Speaker: I am not concerned with all these things. If the question is put....

Shri S. M. Banerjee: It is a continuing question.

Mr. Speaker: Whether it is continuing or discontinuing, if a question is put and the Minister answers that he wants time, then I have no further powers to just compel him at that very moment or to extract any answer from him at that very moment. Shri Ram Sewak Yadav. (*Interruptions*).

Shri Daji: About my question....

श्री मधु लिमये : दाजी के प्रश्न के बारे में जिन्होंने यह नहीं कहा कि उन्हें नोटिस चाहिए।

Mr. Speaker: Much of the time of the House is consumed in these wrangles and these disputes of points of order and we cannot cover many Questions.

Shri Daji: We want your protection, Sir. The Minister said that my question does not pertain to his Ministry. But the fact of the matter is that the Deputy Secretary of his Ministry, of the Company Law Administration, went to England for making an inquiry about this very company. If this is so, my question is pertinent to his Ministry.

Shri G. S. Pathak: At that time, the Company Law Administration was part of the Finance Ministry. It is true that some officer of this Department, that is, the Company Law Administration, was sent to England. What I said was that any breach of foreign exchange regulations does not pertain to my Ministry. That is what I said.

Mr. Speaker: That is all right. Shri Ram Sewak Yadav.

श्री रामसेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, अभी सदन में माननीय सदस्यों ने मूंदड़ा द्वारा विदेशों में 10 लाख स्टर्लिंग की विदेशी मुद्रा इकट्ठी होने की बात कही । इसी तरह से, श्रीमन्, एक्स-मिनिस्टर के सम्बन्धियों की जो एंग्लो-थाई कारपोरेशन है, उसके नाम में भी विदेशी मुद्रा जमा है । मैं जानना चाहता हूं कि सरकार को क्या दिक्कत हो रही है—ये मूंदड़ा या मूंदड़ा जैसे पूंजीपतियों या दूसरे राजनीतिक नेताओं की जांच कराने में जिनका विदेशों में रुपया जमा है ? सरकार इनकी जांच कराने के लिये क्या कर रही है ?

Mr. Speaker: Next question.

मछली उत्पादन

\+

*685. **श्रीमती सावित्री नि म :**
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली, दूसरी और तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में मछली उत्पादन के लक्ष्यों की पूर्ति न होने का क्या कारण था; और

(ख) इस अवधि में सरकार को विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय संस्थाओं से कितनी रकम मिली और इसमें से कितनी रकम वास्तव में व्यय हुई ?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) The target of production during the First Plan was fully achieved and there was a significant rise in production during the Second Plan period. There has been a further substantial rise in production in the last two years of the Third Plan, but although the final position is yet to be assessed the indications are that there will be a shortfall from the targeted figure. The main reason for the shortfall is the non-availability of an adequate number of mechanized boats and sufficient quantities of nylon fishing twine.

(b) During the first two Plan periods, assistance received from international agencies amounted to Rs. 172.02 lakhs and Rs. 117.13 lakhs respectively and was fully utilised. During the Third Five Year Plan, the corresponding figure is Rs. 239.11 lakhs of which Rs. 238.28 lakhs are likely to be utilised.

Shrimati Savitri Nigam: May I know how much investment has been made on inland fisheries and how much on sea fisheries during the Third Five Year Plan and what results have been achieved in respect of both?

Shri Govinda Menon: During the Third Plan period, on inland fisheries, the expenditure was as follows:—

	Rs.
1961	.. 277 lakhs
1962	.. 329 lakhs
1963	.. 390 lakhs
1964	.. 459 lakhs
1965	.. 453 lakhs.

Mr. Speaker: What were the results achieved? Were many fish caught? That is what she wants to know.

The fish have escaped. Now she can ask her next question.

Shrimati Savitri Nigam: He was trying to reply.

Mr. Speaker: I am not allowing. She can ask her next question.

Shrimati Savitri Nigam: May I know whether Government is aware that many of the States do not have sufficient amount of fish breeders and fish-catching nets and if the answer is in the affirmative, what action Government is taking to provide all those equipment to the various States which are lagging behind in fulfilling the targets?

The Minister of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri C. Subramaniam): Mainly the lag has been in the provision of mechanized boats. As against 4,000 fixed for the Third Plan, we will be reaching only 1,50. It is mainly because we could not import the diesel engines and other equipment required for want of foreign exchange.

Shrimati Savitri Nigam: My question was about fish breeders. He has said only about mechanized boats.

Shri C. Subramaniam: Boats and nets.

Shri M. L. Dwivedi: May I know whether it is true that the production of fish is not satisfactory because too many people are allowed to fish in troubled waters?

Mr. Speaker: Next Question. Shri Bhagwat Jha Azad.

Foreign Exchange for Haldia Port

+

*686. **Shri Bhagwat Jha Azad:**
Shri M. L. Dwivedi:
Shri S. C. Samanta:
Shri Subodh Hansda:
Shri P. C. Borooah:
Shri Hem Barua:
Shrimati Jyotsna Chanda:
Shri Karni Singhji:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to explore alternative source of foreign exchange assistance for the Haldia Port other than for World Bank; and

(b) if so, the broad outlines thereof?

The Minister of State in the Ministry of Transport and Aviation (Shri C. M. Poonacha): (a) No, Sir. Negotiations with the World Bank for a loan are still in progress.

(b) Does not arise.

Shri Bhagwat Jha Azad: May I know whether there is any difficulty in the negotiations and if there is no difficulty, may I know what is the position and whether Government have succeeded in getting the grant from the World Bank?

Shri C. M. Poonacha: The first proposal mooted with the World Bank was in 1961 and then, after certain preliminary examinations and investigations, the first formal loan application was made in the year 1963. In 1964 the World Bank sent a series of questions for answers and we supplied all the information that was needed. In November, 1965, an appraisal team was sent by the World Bank and detailed discussions have taken place here in Delhi and in Calcutta. The team has gone back and they are now preparing their report for submission to the World Bank. The position is at this stage at the moment.

Shri Bhagwat Jha Azad: The reason for putting my question is this. Since 1961 upto 1966, it has been only in the process of investigation. We want to know whether the Government have also tried to find out an alternative source of getting foreign exchange or they are relying solely on the World Bank and whether any indication has been given by the World Bank that they would try to assure the entire amount needed by us.

Shri C. M. Poonacha: The World Bank is very much interested in this particular project and have evinced interest; not only that, they have

already financed the development of Calcutta Port by giving two loans and have given another loan for the development of Madras Port. As such the World Bank is interested in developing the port capacity in this country. Now the matter is under discussion. They have very recently evinced interest by sending their appraisal team; that is to say, they are now taking up the question seriously and we are now to hear from them very soon their conclusions on the various examinations, investigations and discussions.

श्री म० ला० द्विवेदी : चूंकि पांच साल इस बात को हो गये हैं और अभी तक हल्दिया पोर्ट की डिवेलेपमेंट के सम्बन्ध में कोई संतोषजनक नतीजा नहीं निकला है, मैं जानना चाहता हूं कि भारत सरकार क्या प्रयास कर रही है ताकि यह प्राजैक्ट शीघ्र ही सम्पन्न हो जाये ?

Shri C. M. Poonacha: May I correct the hon. Member? It is not five years yet. The formal application was made in 1963, and it is now early 1966.

Shri S. C. Samanta: While the appraisal team was having discussions with the Ministry here, it appeared in the newspapers that they were putting forward some strong conditions. If that is true, may I know what those conditions are?

Shri C. M. Poonacha: They are examining the question from various aspects, in relation to the foreign exchange availability and also in relation to the availability of indigenous components and requirements for the purpose of the port development. They are examining it from all aspects.

Shri Subodh Hansda: Is it a fact that a team of experts from Japan visited the Haldia port in 1965, and if so, what was the object of their visit?

Shri C. M. Poonacha: That visit was purely out of academic interest.

Shri P. C. Borooah: What is the total shortfall in port capacity at present, and what is the capacity to be created at the Haldia port?

Shri C. M. Poonacha: At the moment, at Haldia we are not handling any appreciable cargo, because there are no facilities as such, but the proposal is to handle as much as 8 million tonnes of cargo when it is fully developed into a major port.

Shri Hem Barua: In view of the fact that the decision to give financial assistance by the World Bank is more or less determined by the political winds in the U.S. Government circles, and since the political winds in the U.S. Government circles after the Indo-Pakistan conflict are not very favourable to us, may I know whether Government apprehend any decision by the World Bank that might go counter to our aspirations, and if so, whether Government have tried to evaluate the possibility of harnessing other channels of financial assistance?

Shri C. M. Poonacha: These negotiations have reached almost the final stage now, and we would very much like to wait and know the final outcome; if world Bank assistance is not forthcoming, then us the Government are very much interested in developing this particular port alternative proposals will have to be investigated and pursued.

Requirements of Sugar for Domestic Consumption

*687. **Dr. L. M. Singhvi:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the estimated requirement of sugar for domestic consumption during the current year and the extent to which the domestic requirements will be met; and

(b) the target of sugar export during the current year and what

would be its foreign exchange earning?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) The domestic consumption during the season 1965-66 is estimated at 28 lakh tonnes, which will be met fully.

(b) Sales for export of 3.97 lakh tonnes have been made. Targets for exports are frequently changed in accordance with the world market situation. Foreign exchange earning will depend on the actual exports and the level of international price of sugar during the year.

Dr. L. M. Singhvi: May I know whether Government are cognisant of the embarrassing and disconcerting abundance of sugar in the international market and the consequent recession in the price which has come to about one-third of the earlier price, that is from £100 to £21 during this year, and whether Government are aware of the consequences and the heavy losses sustained so far, and if so, what Government are doing about it?

Shri Shinde: The hon. Member's statement that the international prices are at the lowest ebb is a correct one, and Government are fully aware of the stuation. But since we have to earn foreign exchange, and since as is well known in the international market for sugar there is a keen competition, in order to have a foothold in the international market, we should try to export as much as possible, and though the prices are low, we have some commitments, and we have also see that in future also we are in a position to continue our exports.

Dr. L. M. Singhvi: Will the hon. Minister clarify what the actual cost of production is in India, what the retail price is and what the export price that we are able to earn is? And in view of the large hiatus between the prices, why do Government not reverse their policies in respect of sugar which results in national loss and national shortage?

Shri Shinde: The position in regard to cost of production and export is as follows. The average procurement cost of sugar including ex-factory prices, railway freight, and Indian Sugar Mills Association's handling charges etc. would work out to Rs. 915 per tonne as against the average realisation which is expected to be Rs. 350 per tonne in the international market, thus, the loss would be about Rs. 565 per tonne. That is the broad picture in the current year.

Dr. L. M. Singhvi : My question was in view of this, why does the hon. Food Minister not consider reversing the policy?

Mr. Speaker: He has stated earlier that we want to export to retain the market.

Dr. L. M. Singhvi: Export at any cost?

Shri U. M. Trivedi: In view of the special circumstances regarding the export trade in sugar, which cause a serious loss of excise duty and in view of the fact that the foreign exchange earned thereby does not compensate for the earnings by way of excise duty that we would get locally, would Government not consider the proposition that control over sale of sugar be completely removed so that all the sugar can be sold, excise duty realised and the loss incurred recouped?

The Minister of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri C. Subramaniam): As far as export is concerned, it depends upon our necessity to earn foreign exchange. It is not only India which is in this position; all the countries which export sugar subsidise it and sell it at allower price in the international market. Unfortunately, it is a buyer's market today.

As was pointed out by Dr. Singhvi, year before last the price went up to £102 as against £20 or £21 now.

Therefore, it is for that purpose that we have to subsidise it, to earn foreign exchange.

Dr. L. M. Singhvi: It is £. 20.

Shri Subramaniam: As far as decontrol is concerned, the Finance Minister said that he is looking into it. He has made a suggestion. I shall consider it. No final decision has been taken.

Shrimati Ramdulari Sinha: Is it a fact that on account of wrong estimate of domestic consumption, there is great scarcity of sugar resulting in blackmarketing? If so, what steps do Government propose in this regard?

Shri Shinde: As far as internal consumption is concerned, we have distributed the maximum quantity possible under the circumstances. Of course, I quite agree that it cannot fully meet the requirements. But if we examine the figures of consumption during the last 5 or 6 years, we find that this year's consumption is at a high level. In fact, from January onwards, we have increased the quota for internal consumption by 10 per cent. The figure now stands at 2.16 lakh tonnes per month.

श्री बड़े : अभी स्टेटमेंट में यह कहा गया है कि 2 8 लाख टन शूगर हम इन्टर्नल कंजम्शन के लिये लेते हैं और 3. 92 लाख टन एक्स्पोर्ट किया जाता है । लेकिन मेरी इन्फार्मेशन यह है कि 36 लाख टन शूगर का उत्पादन होता है । मैं जानना चाहता हूं कि बाकी जो शूगर बच जाती है उस को सरकार इन्टर्नल कंजपशन के लिये क्यों नहीं रखती ?

Shri Shinde: I have repeatedly stated in the House that this year's production is expected to be between 33 and 34 lakh tonnes.

Shri Bade: 36 lakh tonnes.

Shri Shinde: The previous year's carryover was to the tune of 7 lakh tonnes. I am stating the approximate figures. For internal consumption, we would require about 28 lakh tonnes. For export, the probable projection is between 4-5 lakh tonnes. The rest of it would be carryover . . . .

Shri Bade: He said in the beginning 3·2 lakhs . . . .

Mr. Speaker: He should not be interrupted in the middle of the answer. It is for him to complete his answer.

Shri Shinde: As is well known even to the hon. Member, this year due to drought conditions, the plantations might have been adversely affected. So we have no clear idea of what is going to be the size of the next year's crop or production. Under the circumstances, we must have adequate quantities at our disposal so that next year no scarcity develops. This question was fully gone into by the Sugar Inquiry Commission presided over by Shri Sen. In fact, he has recommended that we should have a buffer stock to the tune of 12 lakh tonnes before we take any steps in the direction of decontrol.

Shri K. N. Pande: In view of the fact that production of sugar in the country is increasing gradually and in view also of the consideration that if we go out of the field of export we will be totally ousted from the world market and also taking account of the fact that factories have gone in for modernisation and they require spare parts etc. which should be imported in order to enable them to do so, is it possible to augment the export of sugar?

Shri Shinde: I think our endeavour is to see that export is increased to the maximum extent possible. As for foreign exchange earnings which are required by the factories to meet the cost of imports, we are fully alive to the problem and the hon. Member has, I think, rightly pointed out that the problems are being attended to.

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : देश में चीनी की खपत का हिसाब और निर्यात करने के लिये जितनी चीनी की आवश्यकता होती है इस का ठीक अनुमान लगा कर सरकार मिल मालिकों के साथ एक समझौता करती है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या मिल मालिक उस समझौते का पालन करते हैं । होता यह है कि मिल मालिकों को गन्ना लेने के लिये जो एरिया दिया जाता है वहां से वह गन्ना नहीं ले रहे हैं । इस के कारण किसानों का गन्ना खेतों में खड़ा हुआ है । ऐसा समय आ सकता है कि गेहूं उठाने के बाद तक किसान अपना गन्ना न पेल सके । इस से देश को भी हानि होती है और निर्यात को भी हानि होती है । सरकार इस स्थिति के लिये क्या सोच रही है ।

Shri Shinde: As is well known the duration of the season of factories extends from November onwards to the end of April or two weaks of May. Naturally the harvesting programme has to cover all that period. So some cane may necessarily be harvested in April or May, that is in the latter part and some will be harvested in the earlier part. So, some *kisans* or cultivators have to stand in queue. If there are certain difficulties in the case of sugar factories not accepting the cane, and if the hon. Member brings it to our notice we shall examine it.

श्री रामेश्वरानन्द : निवेदन तो यह है कि जितनी गर्मी आती जायेगी उतना गन्ने का रस सूखता जायेगा और बहुत सा गन्ना खड़ा रह जायेगा लेकिन उस का मूल्य वही रखा जायेगा । मैं जानना चाहता हूं कि इस से जो हानि किसानों और देश को होती है उस का उत्तरदायी कौन है, और जब किसान का गन्ना इस तरह से खड़ा रह जायेगा तो वह अगले वर्ष क्या गन्ना बो सकेगा ।

Shri Shinde: We are very much interested to see that the interests of the *kisans* are well protected. In fact the government has recommended to the various regions that they should introduce early maturing variety and also late maturing varieties so that the damage to the crop is limited to the minimum extent possible.

Mr. Speaker: As the summer approaches the content recovery would be less and less and therefore the tiller, farmer would be losing and not getting a good price. What is the government doing to help him?

Shri C. Subramaniam: The minimum price is fixed for 10·4 recovery. Therefore, whatever be the sugar content during summer, he will get the price.

Mr. Speaker: But if the contents of the cane dry up?

Shri C. Subramaniam: It is a loss which is inevitable because no sugar factory can crush all the cane at the same time; that is inevitable.

श्री रामेश्वरानन्द : किसान को जो हानि होगी उस के बारे में क्या जवाब दिया गया । जो उस का गन्ना सूख रहा है उस के लिये गवर्नमेंट क्या कर रही है । मैं इस का जवाब चाहता हूं ।

अध्यक्ष महोदय : इस का जवाब यह है कि अब आप बैठ जाइये ।

श्री रामेश्वरानन्द : अगर इस का यही जवाब है तो बहुत अच्छा है ।

Market Arrivals of Foodgrains

***688. Shri Shree Narayan Das:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) whether the market arrivals of important foodgrains have shown tendency to improve during the last three months; and

(b) if so, how the prices have behaved?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) No, Sir.

(b) The All India Index-Number of wholesale prices of rice showed a continuous rise from October, 1965 to February, 1966 while that of wheat remained more or less steady during this period. The indices of prices of coarse grains except maize showed a decline during the period October 1965 to February, 1966.

Shri Shree Narayan Das: In view of the fact that the prospect of wheat crop is better this year, I would like to know how the price in wheat growing areas stands now and whether the arrivals in the market are increasing or not; if not, why not?

The Minister of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri C. Subramaniam): Wheat arrivals will be only with reference to what they have been holding on from the last year's crop. This year's crop will be coming in April. During February-March, the market arrivals have not been bad, because we are also putting into the market more than 800,000 tons of imported wheat; therefore, there is no tendency to fall.

Shri Shree Narayan Das: The hon. Minister has just now stated that the price of rice in various parts of the country has a tendency to rise. I would like to know what steps are being taken in view of the fact that during last year the production of rice was better and what steps are being taken to decrease the price in the various markets?

Shri C. Subramaniam: Rice production was very much affected this year. During 1965-66, the production is estimated to be less by about six to seven million tons. Therefore, there is bound to be this difficulty, and we are not in a position to import rice also from other countries because it is just not available.

श्री काशीराम गुप्त : : अभी अभी राजस्थान सरकार ने गेहूं के अधिकतम दामों की नीति को समाप्त कर दिया है जिससे बाजार में गेहूं बहुत आने लग गया है तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या भविष्य के लिए इस बात को देखते हुए कि यह बात असफल हुई है, सरकार फिर भी अधिकतम दाम निर्धारित करने की नीति को कायम रखेगी अथवा उसको समाप्त करेगी ?

Shir C. Subramaniam: The other States also have removed this maximum price limit and to that extent there is a spurt in the arrivals. But ultimately we have to take a decision whether we should allow the free market conditions to prevail or to have some control or other.

श्री काशीराम गुप्त : अध्यक्ष महोदय, मैंने कहा कि क्या निर्णय लेगी ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा वह तो अभी देखना है ।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : मैं यह जानना चाहता हूं कि राजस्थान सरकार ने खाद्यान्नों के अधिकतम मूल्यों को समाप्त कर दिया जिसकी वजह से मंडियों में अधिक अनाज आ गया तो क्या केन्द्रीय सरकार सभी राज्य सरकारों को इस प्रकार की सलाह देगी कि वह भी अधिकतम मूल्य समाप्त कर दें जिससे मंडियों में अधिक से अधिक अनाज आ सके ?

Shri C. Subramaniam: If I remember rightly, there is only one State which is keeping this maximum price, and that is Madhya Pradesh. They are also keeping a watch over the market arrivals; they have got a system of procurement. Therefore, they are not very much affected and they want to watch further before they remove this limit.

श्री ओंकार लाल बेरवा : मैं यह जानना चाहूंगा कि अनाज का भाव जिलाबन्दी के

कारण भी कुछ नीचे नहीं गिरने पा रहा है तो क्या सरकार कुछ इसको समाप्त करने के बारे में भी सोच रही है ताकि यह भाव कुछ कम हो जायें ?

Shri C. Subramaniam: This matter is already before an expert committee. As soon as the report is available, the Government will give consideration to this.

श्री गुलशन : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब राज्य में कुछ व्यापारी जिनके पास अनाज के बहुत बड़े बड़े भंडार पड़े हैं उन्होंने कुछ ऐसी इच्छा जाहिर की थी कि अगर केन्द्रीय सरकार हमें कहे तो हम घाटे वाले राज्य को यह अनाज भेज सकेंगे तो जब नयी फसल आने वाली है तो वह जो अनाज के भंडार पड़े हैं उनको घाटे वाले राज्यों को भेजने के लिए सरकार ने कुछ सोचा है ?

Shri C. Subramaniam: These traders purchased this from the producers at controlled prices when the zonal restriction was there. Now, they want to make an exorbitant profit by exporting it to other States. We have offered to purchase it at a reasonable price and then sell at the controlled price in the other States. Therefore, they want to take advantage of this immediately. Unfortunately, hopes are being given that the zones are likely to be removed, and therefore, they are holding on to the stock without selling it.

Shri Harish Chandra Mathur: What is the Government's own assesment of the hoarded or the held-up grains in the country? We read the other day that the Government feals quite disturbed and they have discovered that there is a large quantity of hoarded grain. To what extent and in what manner is this unfortunate state of affairs due to the faulty controls?

Shri C. Subramaniam: When there are zonal restrictions, naturally movement is restricted from State to State except some illegal movement which takes place. Therefore, particularly in the surplus States, there is a certain amount of stocks held by the traders. As for as Punjab is concerned, we have made an assessment; roughly about 68,000 to 70,000 tons of wheat of available with the various traders. Gram to the extent of nearly one lakh tons is also available. Similarly, in Rajasthan also, gram is available to the extent of nearly 50,000 to 60,0 tons.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार यह बतला सकती है कि अम्बाला जिले में और सहारनपुर में सिर्फ 3 मील का फर्क है और अम्बाला में गेहूं का कोई खरीदार नहीं है जब कि सहारनपुर में गेहूं मिल नहीं रहा है, दिन में मुबल्ल्यम् साहब का राज रहता है और रात में पुलिस का राज रहता है, तो इस समस्या को कैसे हल किया जायगा ? नया प्रान्त बना कर, नया राज्य बना कर, नया सिस्टम बना कर या कैसे हल किया जायगा ?

Shri C. Subramaniam: This has arisen because of the zonal restrictions. The matter is under consideration.

Shri Bhagwat Jha Azad: May I know whether it is a fact, as prominently displayed in this morning's papers, that there are some States like Punjab, Andhra, Orissa—I do not remember all the names—where there is a huge surplus and the merchants and others there are widely concerned as to what to do with it? If so, may I know why they are not coming to the market, whether the government have tried to find out the reasons and to remove them if possible?

Shri C. Subramaniam: I do not know the condition about Orissa. But I do agree there is a certain amount of surplus stock in Punjab. We are

prepared to purchase it at a reasonable price, but unfortunately there is an impression that the zones are going to be removed and therefore, they want to hold on to the stocks to earn exorbitant profits later on. We are looking into it whether it is not possible to clear those stocks.

Shri K. N. Tiwary: Is it a fact that the growers are not getting remunerative prices and so they are not selling it to the Food Corporation? If so, what steps do Government propose to take?

Shri C. Subramaniam: While we have fixed the minimum support price, we have increased the purchased price considerably by Rs. 4 to Rs. 5 per quintal We have got purchasing operations, for example in Andhra Pradesh and they are selling it to the Food Corporation.

Shri D. C. Sharma: May I know what information directly or indirectly the hon. minister has in his possession to assert unequivocally on the floor of the House that the Punjab has surplus stocks and it is not going to part with it? I believe that it is the other way about; Punjab has given more than bargained for by the Central Government.

Shri C. Subramaniam: This is about stocks available with the trade, not with the government. No doubt Punjab undertook to deliver certain quantities of wheat for distribution in the other States and they have delivered that quantity. In addition, there are stocks available with the traders who are not parting with it in the hope that zones will be removed and they can make excessive profits.

दिल्ली में सहकारी उपभोक्ता भण्डार

+

*689. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्री प्र० चं० बख्शा :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या **खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में सहकारी उपभोक्ता भंडारों पर उनके मंत्रालय का पूरा नियंत्रण नहीं है, और यदि नहीं है, तो इसके क्या कारण हैं;

(ख) सहकारी उपभोक्ता संघ को अनुदान, ऋण अथवा अन्य वित्तीय सहायता किस मंत्रालय द्वारा दी जाती है, तथा केन्द्र द्वारा केन्द्रीय सरकार के भंडारों को किस प्रकार की सहायता दी जाती है; और

(ग) क्या सहकारी उपभोक्ता समितियों में अव्यवस्था, अनियमितता तथा उचित देखभाल न होने के कारण, होने वाली हानि की रोकथाम के लिये सरकार को कोई वानूनी अधिकार प्राप्त है अथवा इस बारे में कोई दूसरी प्रक्रिया है ?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) to (c). A statement is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT—5826/66]

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि दो, ढाई या तीन वर्ष पूर्व या इसके लगभग मुजफ्फरनगर में जो गुड़ 20 रुपये और 25 रुपये मन खरीदा गया था उसे दिल्ली कोआपरेटिव ने 62 रुपये मन बेचा था उसकी जांच पड़ताल करने का आश्वासन दिया गया था, तो उस जांच का क्या नतीजा निकला और क्या दंड दिया गया, यह बताने की कृपा करें ?

श्री श्यामधर मिश्र : यह प्रश्न इस सदन में भी आया था और उस समय बताया गया था कि इसकी जांच हो रही है । यह

मुकदमा अदालत को दिया गया है और अदालत के सामने है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि जो कोआपरेटिव स्टोर्स मंत्रालय के अधीन हैं उनमें भी भिन्न भिन्न प्रकार की गड़बड़ियां, एकाउंट्स की गड़बड़ियां, सामान की गड़बड़ियां पकड़ी गई हैं, तो उनके सम्बन्ध में उनको ठीक करने का प्रयत्न मंत्रालय कर रहा है क्या ? यदि हां, तो क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमन्, जितने सेंट्रली स्पांसर्ड कन्ज्यूमर्स स्टोर्स हैं होलसेल और रीटेल अभी तक तो उनके सम्बन्ध में कोई शिकायत आयी नहीं है और यों हर साल उसका सुपरविजन और आडिट होता रहा है । आडिट में भी कोई चीज ऐसी सिद्ध नहीं हुई है । अगर माननीय सदस्य कोई शिकायत खास किसी स्टोर के बारे में बतायें तो हम जरूर जांच करायेंगे ।

श्री भागवत झा आजाद : दिल्ली राज्य में उपभोक्ता सहकार संघ के अन्दर जो आज तक काम किया गया है उनके आधार पर क्या मंत्रालय बता सकता है कि उनकी योजना इसको दिल्ली राज्य में और बढ़ाने की है ? यदि हां, तो वह क्या है ?

श्री श्यामधर मिश्र : दो ढाई वर्ष पहले एक सेंट्रल कन्ज्यूमर्स कोआपरेटिव स्टोर्स की स्कीम लागू की गई थी और उसके साथ साथ लगभग 200 कन्ज्यूमर्स कोआपरेटिव स्टोर्स की योजना बनाई गई थी जो कि पूरी हो चुकी है । हमारा इरादा यह है कि चौथी पंच वर्षीय योजना में इन स्टोर्स को अधिक से अधिक बढ़ाया जाय और 20 प्रतिशत जो परिवार हैं दिल्ली के वह इसमें सम्मिलित किये जायें तथा 10 से 20 प्रतिशत तक होलसेल जितना रोजगार है या बिक्री है, वह इन स्टोर्स के जरिये किया जाय ।

2933 (Ai) LSD—2.

Shri P. C. Borooah: The statement says that the full control over the consumers' stores in Delhi is the responsibility of the Food and Agriculture Ministry while control is exercised by the Ministry of Home Affairs over the Central Government Employees' Co-operative Stores in Delhi. What are the reasons for this dual type of control and may I know whether this is responsible for this stores to lose and not to make any profits since its inception?

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमन्, इस में दो तरह की स्कीमें हैं । एक सेंट्रल स्पांसर्ड स्कीम है जोकि दिल्ली में पब्लिक के लिए और सर्वसाधारण के लिए है । दूसरी स्कीम गवर्नमेंट आफ़ इंडिया ने दिल्ली में रहने वाले सेंट्रल गवर्नमेंट एम्प्लायीज के लिए रन की हुई है और जिसे कि होम मिनिस्टरी रन करती है । यह जो कंज्यूमर्स सोसाइटी है यह होम मिनिस्टरी के अन्दर है और इसे पे कमीशन ने रिकमेंड किया था कि सेंट्रल गवर्नमेंट एम्प्लायीज को सस्ती दर पर सामान देने के लिए एक अलग से स्टोर कायम किया जाय । पे कमीशन ने सिफारिश की थी वह वेलफेयर मेजर होना चाहिए । उस मेजर के अनुसार सेंट्रल गवर्नमेंट ने फैसला किया कि सरकारी कर्मचारियों के लिए एक कोआपरेटिव स्टोर होगा और उसे विशेष सुविधाएं प्राप्त होंगी । इसलिए इसे होम मिनिस्टरी रन कर रही है और उसमें मिनिस्टरी आफ़ कोआपरेशन का आपरेशनल पार्ट नहीं है । यह दोनों में अन्तर है ।

Shri Subodh Hansda: Could we know the number of primary societies that are functioning in Delhi and whether those societies are running on a sound basis or they are making losses?

Shri Shyam Dhar Misra: Under this consumers' stores programme, I must make it clear, the scheme about which I am talking is the scheme started 2 years back, a centrally sponsored

scheme. Under that there are about 200 and odd societies. They are working very well. Previous to that there were certain consumers' stores and there have been certain difficulties and complaints against them. To the extent thee were complaints against those societies, a regular inquiry is going on and action is being taken.

Shri S. C. Samanta: May I know whether the Registrar of co-operative societies vested with statutory power and control, supervision and audit is really exercising his powers; if so, whether anything is charged from the co-operative societies concerned?

Shri Shyam Dhar Misra: As regards these societies, there is regular supervision, there is audit and there is no backlog. If the question is in general terms, I must say that there is some backlog regarding audit from the societies.

श्री रामसेवक यादव : श्रीमन्, मैं जानना चाहता हूं कि संसद् सदस्यों द्वारा संचालित उत्तर पथ और दक्षिण पथ में क्या कोई उपभोक्ता सहकारी भंडार चल रहा है, वह घाटे पर चल रहा है या मुनाफे पर चल रहा है और वह अभी भी चल रहा है या बन्द हो गया है ? घाटा है तो कितना है ?

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमन्, जिस सोसाइटी के सम्बन्ध में माननीय सदस्य जानना चाहते हैं वह इस स्कीम के अन्दर नहीं थी । बाकी मुझे मालूम है कि एक सोसाइटी कुछ माननीय सदस्यों द्वारा चलाने की कोशिश की गई थी नार्थ एवेन्यु और साउथ एवेन्यु में । मुझे मालूम हुआ है कि वह सोसाइटी इस समय नहीं चल रही है (**व्यवधान**) ।

अध्यक्ष महोदय : यह वाकई एक अफसोस की बात है कि मेम्बर साहबान ने कोई एक ऐसी सोसाइटी चलाने की कोशिश की और वह चल नहीं सकी ।

श्री रामसेवक यादव : उस में घाटा हुआ ।

श्री बाजी : सामान पहुंचाते नहीं हैं सोसाइटी कैसे चलेगी ? (**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता है कि चेयरमैन उस का मुझे बनाया गया था ।

श्री शिवचरण गुप्त : अक्तूबर, 1962 से पहले इन कोआपरेटिव स्टोर्स के कितने सदस्य थे और आज कितने सदस्य हैं ?

श्री श्यामधर मिश्र : मैं ने कहा कि सन् 62 में यह स्कीम चलाई गई थी उस के पहले यह योजना नहीं थी ।

Import of Parts for Morava Aircraft

\+

*690. **Shri R. S. Tiwary:**
Shri Shiva Dutt Upadhyaya:
Shri Uikey:
Shri R. S. Pandey:
Shri A. S. Saigal:
Shri Chandak:
Shri Wadiwa:
Shri Hari Vishnu Kamath:
Shri J. P. Jyotishi:
Shri Parashar:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether Government of India's attention has been drawn to the failure on the part of the Czechoslovakia Trade Authorities and their agent in India to supply spare parts for the Morava aircraft belonging to Madhya Pradesh Government which was imported from Czechoslovakia on the express understanding that spare parts will be made available as and when required;

(b) whether Government propose to take appropriate steps to ensure that import of aircraft in the country is only permitted when satisfactory

arrangements for the supply of spare parts and maintenance facilities are made; and

(c) the steps being taken to assist the State Government in the procurement of spares?

The Minister of State in the Ministry of Transport and Aviation (Shri C. M. Poonacha): (a) Yes, Sir.

(b) As a rule, adequate spares are imported along with the aircraft. In this particular case, the aircraft arrived in the country in May 1962 for demonstration flights and was subsequently purchased by the Government of Madhya Pradesh in February 1963. It was in these circumstances that sufficient spares for maintenance purposes were not imported along with the aircraft.

(c) Aircraft parts ordered by the Madhya Pradesh Government have already been delivered.

श्री रा० स० तिवारी : सरकार इस के लिए क्या उपाय कर रही है जिससे कि इस एयरक्राफ्ट के स्पेयर पार्ट्स पुर्जे न मिलनेके कारण इस मोरावा एयरक्राफ्ट के काम में कोई रुकावट या बाधा न आये ?

Shri C. M. Poonacha: The spares have been ordered and supplies received. The aircraft is being serviced.

श्री रा० स० तिवारी : क्या सरकार दूसरे देशों से जब कोई वस्तु आयात करती है जसे चैकोस्लोवाकिया से उन्होंने यह एयरक्राफ्ट इम्पोर्ट किया तो उस के साथ क्या इस तरह का कोई उनके साथ समझौता नहीं करती है कि उन्हें उसके लिए आवश्यक स्पेयर पार्ट्स भी भारत को जुटाने पड़ेंगे क्योंकि अगर ऐसा समझौता नहीं किया जाता और स्पेयर पार्ट्स हम को नहीं मिलते हैं तो फिर इस विमान के वहां से मंगाने की जरूरत ही क्या है ?

Shri C. M. Poonacha: This was a plane which was brought to India for demonstration purposes. The Madhya Predesh Government were impressed with it and they decided to purchase it as an executive aircraft for their own use. They were not able to ties them to a firm agreement for supply of spare parts. The availability of spare parts was not kept in view at the time of purchase. Later on, they wanted some spare parts. They were ordered and received.

Shri Hari Vishnu Kamath: If I heard the Minister aright, he said that it was brought to India for demonstration purposes. May I know when exactly this Morava aircraft was bought to India for demonstration purposes, and when did the Madhya Pradesh Government decide to purchase it? What was the time leg between the two? Why was it that Madhya Pradesh Government alone decided to purchase it and not any other State Government.

Shri C. M. Poonacha: I have already stated in my answer that the plane was brought into this country for demonstration purposes in May, 1962. The Government of Madhya Pradesh evinced interest in this plane and decided to purchase it in February, 1963.

Shri J. P. Jyotishi: May I know whether perfect arrangements now exist for the supply of spares so that in future there may not be any deficiency?

Shri C. M. Poonacha: That is so.

Shri U. M. Trivedi: Did the Madhya Pradesh Government consult the Government of India before making this purchase and, if so, what was the advice tendered by the Government of India about this purchase?

Shri C. M. Poonacha: The Madhya Pradesh Government envinced interest, there were negotiations and the Government of India in the Ministry of Commerce gave their consent for the purchase.

Shri U. M. Trivedi: The question was whether the Government of India gave any specific advice.

Mr. Speaker: The State Government wanted to purchase an aircraft. The Central Government gave the

consent. What more information does he require?

Shri U. M. Trivedi: Have the Government of India given any advice?

Shri Hari Vishnu Kamath: As the State Governments have no experts in this field, this advice becomes important.

Shri C. M. Poonacha: No specific advice was sought or given. Since this purchase came under the rupee payment agreement, the Commerce Ministry was approached for approval and its approval obtained.

Shri Daji: When was the application made for spare parts, when were they delivered and what was the reason for the delay?

Shri C. M. Poonacha: The plane was due for overhaul servicing in 1965. So, the list of various spare parts required for a total overhaul was prepared, an order was placed and within 8 to 10 months the supplies arrived in this country.

मत गणना

*691. **श्री हुकम चन्द कछवाय :** क्या विधि मंत्री मतदान केन्द्रों पर मतदान समाप्त होते ही मत-गणना के बारे में 23 नवम्बर, 1965 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1140 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस प्रस्ताव की क्रियान्विति में क्या व्यवहारिक कठिनाइयां हैं ; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में किन्हीं राजनैतिक दलों से परामर्श किया गया है ?

The Minister of State in the Ministry of Law (Shri C. B. Pattabhi Raman): (a) The practical difficulties are:

(i) lack of sufficient number of experienced presiding officers and polling agents in rural areas; and

(ii) serious breaches of law and order that might arise if public come to know as to how the voters of a particular area have voted.

(b) In view of these difficulties the question of consultation with any political parties does not arise.

श्री हुकम चन्द कछवाय : बैलेट पेपर पर जो मुहर लगाई जाती है, बैलेट पेपर को मोड़ने से उस की स्याही दूसरी तरफ भी लग जाती है जिस के कारण बहुत से वोट रद्दी हो जाते हैं । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस व्यवस्था में कोई सुधार करने का विचार रखती है ।

विधि मंत्री (श्री गोपाल स्वरूप पाठक) : मैं सवाल का दूसरा हिस्सा नहीं समझा हूं ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का कहना है कि जब बैलट पेपर को फोल्ड करते हैं तो मुहर की स्याही दूसरी तरफ लग जाने से वोट खराब हो जाता है : वह जानना चाहते हैं कि क्या सरकार इस में सुधार करने के बारे में विचार कर रही है ।

श्री गोपाल स्वरूप पाठक : सरकार इस पर विचार करेगी ।

Shri U. M. Trivedi: He has not voted; so he does not know.

Mr. Speaker: The Question hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Cooperative Institutions in States

*692. **Shri Vishwa Nath Pandey:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community, Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the extent to which co-operatives institutions in the various States

were able to enter grain market during 1965-66; and

(b) the incentives given by the States and the Centre in this regard?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5827/66].

Brahmaputra Navigation Route

*693. **Shri P. R. Chakraverti:**
Shri Bibhuti Mishra:
Shri Indrajit Gupta:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) the possibilities of re-opening the Brahmaputra Navigation Route which was closed by Pakistan during the conflict;

(b) the number of employees, both Pakistani and Indian Nationals adversely affected by the closure of the route;

(c) the loss of revenue arising out of the stoppage of the conservancy taxes that used to be paid by the British Companies to the State-owned East Bengal River Transport Organisation for navigation through East Pakistan rivers; and

(d) the substitute transport facilities now being utilised for transporting goods between Calcutta and Assam?

The Minister of Transport, Aviation Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) The matter is under negotiation with the Government of Pakistan.

(b) and (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha as soon as it becomes available.

(d) In addition to rail facilities, a river-*cum*-rail service has also been introduced. Goods are carried upto Jogigopa by rail and from there by the steamers of the Rivers Steam Navigation Company Limited to Gauhati and beyond. Vehicles of the Central Road Transport Corporation are also being utilised for carriage of goods to Gauhati and other destinations in Assam from Bongaigaon upto which place these are carried by rail.

Cost of Crop Insurance

*694. **Shri Kapur Singh:**
Shri P. K. Deo:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to a news-item published in the *Economic Times* dated the 30th December, 1965 that the Government of India have decided to meet 50 per cent of cost of crop insurance; and

(b) if so, the details thereof and the total amount which the Central Exchequer is likely to spend for the purpose?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) No. The Government of India agreed in principle to meet 50% of the cost of administration of the Crop Insurance Scheme in Punjab for the Third Plan period. However it has not been possible to introduce the scheme so far.

(b) The scheme has not been finalised so far.

Prices of Foodgrains in Delhi

*695. **Shri Basumatari:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Com-**

munity Development and Cooperation be pleased to state:

(a) whether Government have fixed the maximum prices for wheat products, rice and wheat for Delhi; and

(b) if so, the basis for that?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) The maximum controlled prices in Delhi have been fixed only for wheat products and rice but not for wheat.

(b) The maximum controlled prices for wheat products are based on the Central Governments' issue price of imported wheat, the out-turn of wheat products therefrom, the milling costs, the administrative cost of statutory rationing in Delhi etc.

In case of rice, the maximum controlled prices have been fixed in relation to the maximum controlled prices of rice in force in Punjab taking into account the transport costs and other margins and also the administrative cost of statutory rationing in Delhi.

Vanamahotsava Campaign

*696. **Shri D. D. Puri:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have made an assessment of the success of Vanamahotsava campaign;

(b) if so, the result thereof;

(c) whether Government propose to continue this campaign; and

(d) if so, for how long?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) Yes, Sir Annual reports are obtained from each State regarding the number of trees planted during the Vanamahotsava campaign and the number of trees that have survived from out of those planted in the previous year's campaign.

(b) The total number of trees planted during 1950 to 1961 in this campaign is estimated as under:

Planted:	43 crores
Survived:	22 crores

(c) Yes, Sir.

(d) No time limit can be set for such campaigns.

Tourist Centres in Rajasthan

*697. **Shri Dhuleshwar Meena:**
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to develop a few Tourist Centres in Rajasthan during 1966-67; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) and (b). During 1966-67 it is proposed to develop tourist facilities at Bharatpur which forms a part of the Delhi-Agra-Jaipur triangle popular with tourists. An outlay of Rs. 13·52 lakhs for this scheme has been agreed to. Out of this amount Rs. 8·75 lakhs will be spent in the Central sector. A provision of Rs. 5·00 lakhs has been made in the budget of the Department of Tourism for 1966-67. This amount will be spent on developing the land and for providing water supply arrangements, necessary structures and boating facilities.

Buckingham Canal Project

*698. **Shri R. Ramanathan Chettiar:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) the stage at which the execution of he Buckingham Canal Project in Madras stands;

(b) the reasons for the delay in implementing the recommendations made by the Gokhale Committee on Inland Water Transport in that regard; and

(c) when the project is likely to be taken up?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (c). So far as the Buckingham Canal Project for improvement of the Canal within the city of Madras, which was sanctioned in 1961, is concerned, all the civil works except the construction of the wharf at Mylapore have been completed. The work of construction of the wharf at Mylapore is in progress. The dredger required has also been purchased and commissioned from January, 1966. Some other schemes for improvement of the Canal are also under consideration of the State Government. These will be taken in hand after the schemes have been finalised and approved.

Employees of I.A.R.I.

*699. **Shri Lakhmu Bhawani:**
Shri Wadiwa:
Shrimati Shyamkumari Devi:
Shrimati Shyamkumari Devi:
Shri Yashpal Singh:
Shri R. S. Pandey:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the employees of the I.A.R.I., New Delhi and its branches have been given notices about the termination of their services if they do not resign their posts and then join again a fresh with the I.C.A.R.;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) the terms and conditions of their new service with the I.C.A.R.?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) to (c). A statement is laid on the Table of the Sabha. [*Placed in Library. See* No. LT-5828/66].

Development of Feed and Fodder Resources

*700. **Shri M. Malaichami:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 293 on the 1st March, 1966 and state:

(a) the number of State Governments which have adopted the model scheme for development of feed and fodder resources;

(b) the amount of financial assistance given to these States so far; and

(c) the result thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) All States except Jammu and Kashmir.

(b) The scheme is eligible for 50 per cent grant under the Third Plan. In accordance with the revised procedure laid down by the Planning Commission, grants-in-aid are released to State Governments for Plan Schemes in the Animal Husbandry Group as a whole and not for individual schemes, on the basis of actual expenditure incurred by them.

(c) The progress made under various items of the model scheme upto the end of 1964-65 is as under:

(i) Fodder Dev. staff appointed . . .	13 States.
(ii) No. of farms/plots taken up for the production of seeds and planting material of improved fodder crops and grasses . .	82
(iii) No. of farms taken up for pasture improvement work	67

(iv) No. of pasture demonstration plots established	415
(v) No. of silopits constructed	1509
(vi) No. of chaff cutters distributed	2068
(vii) Quantity of seeds and planting material of fodder crops and grasses distributed to the cultivators.	
(a) Seeds	15·49 lakh lbs
(b) Roots/cuttings (No.)	179·53

Strike Notice by I.A.C. Workers

***701. Shri Rameshwar Tantia:**
Shri Ram Harkh Yadav:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Indian Airlines Corporation workers Union have served any strike nouce to Government;

(b) if so, the reasons advanced for the proposed strike; and

(c) the steps being taken to avert the strike?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Yes, Sir. Indian Airlines Corporation have received a strike noice from Regional Unions I & II of Air Corporations Employees' Union at Calcutta.

(b) A statement giving details of demands of the Air Corporatons Employees' Union is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5829/66].

(c) Under the Industrial disputes Act the Regional Labour Commissoner (Central) Calcutta has initiated conciliation proceedings which commenced from the 15th March, 1966.

Rice from Thailand

***702. Shrimati Maimoona Sultan:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether negotiations going on with Thailand for importing rice from that country have been finalised; and

(b) if so, the terms of the agreement arrived at?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) and (b). An agreement was signed on the 17th February, 1966 for the purchase of 1.5 lakh metric tons of rice from Thailand in 1966. The agreement also provides that the quantity may be increased by further 50,000 metric tons of rice at sellers' option. Payment for the rice will be made in pounds sterling.

Election Expenses

***703. Shrimati Tarkeshwari Sinha:** Will the Minister of **Law** be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to change the low relating to election expenses in the near future; and

(b) if so, when the legislation in this regard is likely to be undertaken?

The Minister of Law (Shri G. S. Pathak): (a) No, Sir.

(b) Dose not arise.

Working of Food Corporation of India

***704. Shri Balakrishnan:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any assessment has been made by Government about the working of the Food Corporation of India;

(b) if so, whether any drawback has been found in the working of the Corporation; and;

(c) if so, the remedial action being contemplated?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) Yes, Sir.

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

World Conference for Indian Famine Relief

*705. **Sh·i H. N. Mukerjee:**
Shri Pottekkatt:
Shri Vasudevan Nair:
Shri P. C. Borooah:

Will the Minister of **Food Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether his attention has been drawn to U.S. press reports about President Johnson's intention of calling a World Conference for Indian "famine relief;"

(b) whether any request in that regard had been conveyed on behalf of Government to the U.S. President; and

(c) the attitude of the Government of India in respect of the publicity being given in different world forums about "famine" conditions in the country?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) Government are not aware of any report in the U.S. press about President Johnson's intention of calling a World Conference for Indian "famine relief".

(b) No, Sir.

(c) Distorted reports of the "famine" in India have appeared in some sections of the foreign press. The factual position regarding the scarcity in India, is contained in the several statements made by the Minister for Food, Agriculture, Community Development and Cooperation in Parliament and due publicity has been given to this through our Embassies abroad.

Linking of districts in Assam by Air

*706. **Shri P. C. Borooah:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether Government have a scheme for linking all important districts in the State of Assam by air;

(b) if so, the precise decision in this regard and the particulars of the services to be introduced; and

(c) when the operation of these services will commence?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a). No, Sir.

(b) and (c). Do not arise.

Use of Fertilisers in Irrigated Areas

*707. **Shri Madhu Limaye:**
Shri Kishen Pattnayak:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state, in view of the close relationship between irrigation and the use of fertilisers, the steps Government propose to take to extend the irrigated area in the States which are at present deficient in irrigation facilities?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture Community Development and Co-operation (Shri Shyam Dhar Misra): A statement is laid on the Table of the Sabha. [*Placed in Library. See* No. LT-5830/66].

Food Aid from West Germany

*708. **Shri P. C. Borooah:**
Shri Linga Reddy:
Shri D. C. Sharma:
Shrimati Savitri Nigam:
Shrimati Ramdulari Sinha:

Shri M. Rampure:
Shri Hukam Chand Kachhavaiya:
Shri Mohammed Koya:
Shri Himatsingka:
Shri Rameshwar Tantia:
Shri Vishwa Nath Pandey:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether West Germany has offered to help relieve India's food distress; and

(b) if so, in what manner and to what extent?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) Yes, Sir.

(b) The West German Government have decided to offer us the following assistance:

(1) Long-term loan equivalent to Rs. 1·4 crores for purchase of fertilisers;

(2) supply of fertilisers valued at about Rs. 6 lakhs to benefit a joint Agriculture Programme of India and F. A. O.;

(3) a gift of powdered milk valued at about Rs. 6 lakhs;

(4) assistance in the extension of the Mandi Agriculture project to Kangra district; and

(5) to take up the joint Agriculture Programme in the Nilgiris district of Madras State.

"मैदा निकला आटा"

*709. **श्री हुकम चन्द कछवाय :** क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैदा निकला आटा दिल्ली में खुले बाजार में बेचने का सरकार का विचार है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह आटा मनुष्यों द्वारा खाने योग्य है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसे बाजार में बेचने के क्या कारण हैं ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

(ख) आशय समझ में नहीं आया, तथापि मैदा निकला आटा मानव उपभोग के योग्य होता है ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

Cargo Ships for Shipping Corporation of India

*710. **Shri D. C. Sharma:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether it is proposed to acquire dry cargo liner vessels from the Hindustan Shipyard and cargo ships from Poland and specially designed coal carriers and bulk carriers from Yugoslavia for the Shipping Corporation of India;

(b) whether deals in this regard have been finalised; and

(c) if so, the particulars thereof?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (c). Orders have been placed by the Shipping Corporation of India for the construction of eleven dry cargo liner vessels from Hindustan Shipyard, Vishakhapatnam; four dry cargo vessels from Poland and three specially designed shallow draft coastal coal carriers and three bulk carriers from Yugoslavia. Out of the eleven ships ordered at Hindustan Shipyard, one vessel is expected to be delivered by the end of March 1966 and the remaining 10 vessels will be delivered between 1966-1969. As regards ships from Poland, one ship has since been delivered and the other vessels are due for delivery during 1966. The three coal carriers from Yugoslavia are also expected to be delivered

during 1966. As regards the three bulk carriers ordered in Yugoslavia these will be delivered in 1968.

Accumulation of Foodgrains in Rajasthan

*711. **Dr. L. M. Singhvi:**
Shri Prakash Vir Shastri:
Shri Hukam Chand Kachhavaiya:
Shri Jagdev Singh Siddhanti:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) whether Government are aware of the fact that several lakh maunds of gram and other coarse grains have accumulated in the mandis of Rajasthan;

(b) whether it is due to the restrictions imposed by the State Goverennment on their movement outside the State;

(c) whether arrangements are being made to despatch this stock of gram and other grains to other States and if so, the broad outlines thereof; and

(d) whether economic effects of the present situation have been assessed and if so, the steps taken by the Government of India to remedy this situation?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Govinda Menon): (a) There has been some accumulation of gram in certain mandis of Rajasthan. The stocks of other coarse grains are reported to be not large.

(b) Yes, Sir.

(c) and (d). The Food Corporation of India has been authorised to purchase the surplus gram available in the State for export to other States. The small stocks of jowar and maize will be needed for consumption within the State.

Farm Credit

*712. **Shri P. C. Borooah:**
Shri Jashvant Mehta:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) whether a high-power committee is proposed to be constituted to report on the farm credit issue; and

(b) if so, the precise constitution and terms of reference of the Committee?

The Deputy Minister of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). The matter is under consideration.

Area under Forests

2515. Shri Hem Raj: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) the area under forests obtaining in different States and Union Territories of India; and

(b) the revenue derived from the forests by such States and Union Territories during the first four years of the Third Five Year Plan, State-wise, and Union Territory-wise?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Shinde): (a) and (b). The information received from the States and Union Territories is given in the Statement laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5831/66].

Starvation Deaths in Kerala

2516. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) whether Government are aware that some cases of suicides have been

reported in Quilon because of starvation; and

(b) if so, the steps Government propose to take so that such starvation suicides may not occur in future?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Govinda Menon): (a) and (b). No case of suicide due to starvation in Quilon has been reported to us. The whole State of Kerala is under informal rationing and 280 grams of rice and 120 grams of wheat, are being available to every adult under the informal rationing system. There is, therefore, no question of anybody starving in Kerala to non-availability of foodgrains.

Position of Rural Credit

2517. **Shri A. K. Gopalan:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Co-operation** be pleased to state:

(a) whether Government have examined the recent report of the Reserve Bank as to the position of rural credits;

(b) whether it is a fact that rural indebtedness is on the increase;

(c) the steps proposed to be taken to give relief to the indebted agriculturists;

(d) whether any scheme has been finalised; and

(e) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) The Hon'ble Member presumably has in mind the Report of the Informal Group on Institutional arrangements for agricultural credit set up by the Reserve Bank, and the articles published in the Reserve Bank Bulletin on the All India Rural Debt and Investment Survey (1961-62). The Report of the Informal Group on Institutional arrangements was generally discussed by the Conference of State Ministers of Cooperation held in November, 1965. Government is considering the various suggestions made in this connection in the context of the need for provision of larger credit for production.

The complete report on the All India Rural Debt and Investment Survey has not yet been published. The three articles published so far analyse some of the findings of the survey. These are taken into consideration in implementing future programmes for provision of agricultural credit.

(b) Subject to certain limitations, a broad comparison between the results of the All India Rural Credit Survey (1951-52) and the All India Rural Debt and Investment Survey (1961-62), has revealed that whereas the proportion of indebted rural households has remained more or less constant at 63 per cent, the average debt per household has increased from Rs. 283 in 1951-52 to Rs. 406 in 1961-62. For a proper interpretation of the data, note has however to be taken of the seasonal conditions, level of prices, capital expenditure and capital formation etc. during the periods to which the estimates of debt relate.

(c) to (e). The co-operative credit structure is being strengthend to provide to the agriculturists necessary credit for meeting their production requirements.

Unloading Facilities at Ports in Kerala

2518. **Shri A. K. Gopalan:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the facilities for unloading foodgrains in Kerala are not satisfactory;

(b) the number of tonnes of foodgrains which can daily be unloaded at the major port at Cochin and minor and intermediate ports in Kerala;

(c) whether it is also a fact that out of eleven minor and intermediate ports, only five are used for unloading foodgrains; and

(d) if so, whether Government consider it necessary to make use of all the ports and develop the same particularly the minor ports at Tellichery and Azhikkal which can be developed into major ports?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism: (Shri Sanjiva Reddy): (a) The existing facilities in Kerala ports for unloading foodgrains are fairly satisfactory.

(b) At Cochin, which is a major port, bulk discharge of foodgrains on a single day has touched the peak figure of 4,000 tonnes, three steamers working simultaneuosly. On an average, the figure of discharge per day can be assumed at 1100 to 1400 tonnes. At the other minor ports in Kerala, viz. Calicut, Quilon, Alleppey and Trivandrum, where mostly bagged rice is received, the discharge per day on an average has been at the rate of 1000 to 1300 tons at Trivandrum, Alleppey and Quilon and about 1300 tons at Calicut.

(c) Only five ports, viz. Cochin, Calicut, Quilon, Alleppey and Trivandrum are being utilised in Kerala for the import of foodgrains. At Cochin, sometimes, fertiliser is also imported.

(d) The question of utilising the port of Tellicherry was examined sometime back but the matter had to be deferred as this port could be utilised profitably only if there is going to be sizeable imports of rice. No imports of foodgrains have been made so far through Tellicherry or Azhikkal ports.

In the context of the anticipated heavy imports, it is proposed to receive in Kerala ports about 1,10,000 tons of foodgrains per month during the non-monsoon period and about 60,000 tons per month during the monsoon period.

Procurement in Kerala

2519. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government propose resorting to intensive procurement instead of the present levy system in Kerala;

(b) if so, the machinery visualised;

(c) the basis for proceurment; and

(d) whether any exemption limits are proposed?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation (Shri Govinda Menon): (a) No, Sir.

(b) to (d). Do not arise.

Production of Tapioca

2520. Shri A. K. Gopalan: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have any scheme for increasing the production of tapioca, sweet potatoes, bananas and pine apples in Kerala;

(b) whether Government propose to have their own farms;

(c) if not, the nature of help Government propose to give to the private producers;

(d) whether any scheme has been prepared for this purpose; and

(e) if not, whether Government propose to take steps to draw up a scheme?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes.

(b) No.

(c) The following assistance is given to the private producers:—

(i) Crop loans for the cultivation of tapioca, banana and pine-apple at the rate of Rs. 65 per acre for tapioca, Rs. 500 for banana and Rs. 800 for pineapple;

(ii) Banana suckers are being produced and distributed at 50 per cent subsidised rate;

(iii) Seed material of improved varieties of tapioca, sweet potato and vegetables

(iv) Normal subsidies on phosphatic fertilizers and pesticides etc.

(d) Yes.

(e) Does not arise.

Santhanam Committee Report on Panchayat Institution

2521. Shri V. V. Thevar: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state the progress made in the implementation of the recommendations of Santhanam Committee Report on Panchayati Raj Finances, 1963?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): The recommendations of the Santhanam Study Team on Panchayati Raj Finance were classified into the following three categories:

(i) recommendations on which action is due by the State and Central Governments;

(ii) recommendations on which action is due by the State Governments; and

(iii) recommendations of a general nature to be kept in view while formulating policy in future.

All the State Governments except Jammu and Kashmir have considered the recommendations. A statement indicating the present position regarding implementation of the important recommendations falling in the first two categories mentioned above, and having comon application to all states, is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT- 5832/66].

Production of Newsprint

2522. Shri Lakhmu Bhawani: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether the Forest Research Institute at Dehra Dun is working on some method of producing newsprint at cheap rates in order to save foreign exchange; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) Yes, Sir.

(b) Work on production of newsprint grade pulp from several indigenous woods has given encouraging results and may lead to the establishment of newsprint mills based on *Alnus nepalensis, Anthocephalus, indicus, Butea monosperma, abies pindrow, Acer campbellii, Ailanthus grandis and Backlandea populnea.*

Full details of the work on these woods are given in the publications listed below:

1. Indian Forester 1965,91, No. 8, 593
2. Indian Pulp and Paper . . 1963,17, No. 9, 511
3. Indian Forester, . 1961.87 No. 9, 546
4. Indian Forester, . 1965.91. No. 6, 371
5. Indian Forester, . 1960.86. No. 5, 302
6. Indian Forester, . 1965,91 No. 4, 205

Delhi-Kabul Air Service

2523. Shri Ram Harkh Yadav:
Shri Murli Manohar:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether the Indian Airlines Viscount Service between Delhi and Kabul has been resumed; and

(b) whether there have been any changes in the service schedule?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) and (b). Indian Airlines Corporation were operating a non-stop Viscount service between Delhi and Kabul on Saturdays, which was suspended from 6th September, 1965. This service has been resumed from 27th February, 1966, with change in the day of operation i.e. Sundays instead of Saturdays. The previous schedule and the schedule now in force are given below:

Timings in force upto 5th September, 1965

IC—451 (Saturday)	
0945	D Delhi (Palam)
1210	A Kabul
IC—452 (Saturday)	
1300	D Kabul
1725	A Delhi (Palam)

Timings in force from 27th February, 1966

IC—451 (Sunday)	
0945	D Delhi (Palam)
1210	A Kabul
IC—452 (Sunday)	
1430	D Kabul
1855	A Delhi (Palam)

Bahadurgarh-Central Secretariat Bus Service

2524. Shri Jagdev Singh Siddhanti: Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 567 on the 22nd February, 1966 regarding the introduction of a direct bus serivce between Bahadurgarh and the Central Secretariat, New Delhi and state:

(a) whether the permit has since been counter signed by the Regional Transport Authority, Ambala;

(b) if not, the reasons for the delay, particularly when the said authority has already agreed in the matter; and

(c) the steps taken to get the matter expedited and when the said service is likely to be introduced?

The Minister of Transport, Aviation Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Not yet.

(b) The Regional Transport Authority, Ambala has referred the matter to the Provincial Transport Controller, Punjab.

(c) The Delhi Transport Undertaking is pursuing the matter with the Regional Transport Authority, Ambala, and the Undertaking has been asked to start operations on this route as soon as possible.

महाराष्ट्र में भू-संरक्षण

2525. श्री दे० शि० पाटिल :
श्री तुलशीदास जाधव :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में महाराष्ट्र राज्य में भू-संरक्षण के लिए कितनी रकम नियत की गई ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री ध्यानचंद सिंह) : तीसरी पंचवर्षीय योजना में महाराष्ट्र राज्य में भूमि संरक्षण के लिए स्टेट प्लान स्कीमों के अन्तर्गत 2084 लाख तथा केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों के लिए 13 लाख रुपये की धनराशि का नियतन किया गया था ।

क्रौलर ट्रैक्टरों का आयात

2526. श्री दे० शि० पाटिल :
श्री तुलशीदास जाधव :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने हैवी

कौलर ट्रैक्टरों का आयात करने के लिए विदेशी मुद्रा मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि की ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) जी हां ।

(ख) 208 कौलर ट्रैक्टरों तथा 50 एग्जलडोजरों के लिए 128 लाख रुपये ।

महाराष्ट्र में सड़क सम्बन्धी योजनायें

2527. श्री दे० शि० पाटिल :
श्री तुलशीदास जाधव :
श्री द्वारका दास मन्त्री :

क्या परिवहन, उड्डयन, नौवहन तथा पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1965-66 में महाराष्ट्र सरकार को केन्द्रीय सड़क निधि से राज्य की सड़क विकास योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिये कितनी रकम का अनुदान दिया गया; और

(ख) 1966-67 में राज्य को अनुदान की कितनी रकम देने का विचार है ?

परिवहन, उड्डयन नौवहन तथा पर्यटन मन्त्री (श्री संजीव रेड्डी): (क) 45.00 लाख रुपये ।

(ख) 45.00 लाख रुपये ।

Assessment of Damage to Paddy Crops

2528. Shri Vasudevan Nair:
Shri Warior:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have appointed a Committee to assess the damage to paddy crops and to make recommendations about the revised levy on the basis of this assessment; and

(b) if so, the findings and recommendations of the Committee?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Forestry Education

2530. Shri Ram Harkh Yadav: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have constituted a special panel for dealing with the problems of Forestry Education in the country;

(b) if so, the constitution and composition of the panel; and

(c) its functions and *modus operandi*?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) Yes, Sir.

(b) and (c). A copy of the Government Resolution dated the 29th December, 1965, giving the requisite information is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5833/66].

Sugarcane Development Council

2531. Shri Ram Harkh Yadav: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have constituted a special Sugarcane Development Council under the aegis of the Indian Council of Agricultural Research; and

(b) if so, the composition and functions of the Council?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes, Sir. The Council is under the Department of Agriculture.

(b) A statement is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5834/66].

National Council of Study and Research on C.D. and P.R.

2532. **Shri Linga Reddy:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) when the National Council of Study and Research on Community Development and Panchayati Raj was constituted;

(b) its main functions;

(c) the number of times it met so far and the work it has transacted; and

(d) if it has not met, the reasons therefor?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) The National Council of Study and Research on Community Development and Panchayati Raj was first constituted on the 13th June, 1962 and reconstituted on the 24th September, 1965.

(b) Its main functions are:

(i) to advise the Ministry on general policies relating to training under Community Development Programme;

(ii) to coordinate training of Community Development and Panchayati Raj personnel; and

(iii) to assist the Ministry in implementing various training programmes falling within the exclusive jurisdiction of the Department of Community Development.

(c) Three meetings of the Council have been held since its initial constitution. At these meetings, the Council reviewed the training programme in the context of the changing needs and requirements and examined specific problems which arose from time to time.

(d) Does not arise.

Agricultural University in U.P.

2533. **Shrimati Savitri Nigam:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to open an Agriculture University in Banda area of U.P.; and

(b) if so, when?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) No.

(b) Does not arise.

Tube-Wells

2534. **Shri P. C. Borooah:**
Shri M. L. Dwivedi:
Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri S. C. Samanta:
Shri Subodh Hansda:
Shri Badshah Gupta:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a large number of tube-wells are still lying idle in the country;

(b) if so, their number in each state; and

(c) the steps being taken to utilise them?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) to (c). Information collected from the States of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Gujarat, Kerala, Madhya Pradesh, Madras, Maharashtra and West Bengal shows that most of the tubewells which are completed in all respects and energised are working and that steps have also been taken by these Governments

to complete civil works and energise the tubewells already drilled.

Information in respect of Orissa, Punjab, Rajasthan and U.P. which is still awaited from the State Governments will be placed on the Table of the Sabha when received.

Strike by Dock Labour at Bombay Port

2535. **Shri Subodh Hansda:**
Shri S. C. Samanta:
Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri M. L. Dwivedi:
Shri P. C. Borooah:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether there was any strike by the Dock Labour at Bombay Port in December, 1965;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) how long the loading and unloading of the port suffered due to this; and

(d) the terms of the settlement reached?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) The crane drivers of Alexandra Dock Hydraulic Establishment stopped work from 20.30 hours on the 14th December, 1965. Other employees of that establishment (including those at Alexandra Dock Lock Gate, joined them on the next day. The strike was called off at 13.45 hours on the 16th December, 1965.

(b) It appears that the strike was initially launched as a protest against the alleged ill-treatment of a Crane Driver by a Docks Shed Superintendent. Subsequently the workers revived an old demand for the supply of uniforms to Crane Drivers to enable the Docks staff to indentify them.

(c) Loading and unloading of cargo at Alexandra Dock requiring the use of wharf cranes was suspended for the entire period of the strike. Loading and unloading, which could be carried out by ships' winches, was, however, carried out, wherever possible. The strike did not affect the discharge of foodgrains by buhler machines and vacuators, which continued uninterrupted. Loading and unloading at other Docks also remained unaffected.

(d) The strike was called off on the assurance that the demand for the supply of uniforms to Crane Drivers would be considered sympathetically and a decision taken expeditiously. The demand has since been conceded in principle.

Uncleared Cargo at Bombay Port

2536. **Shri Subodh Hansda:**
Shri S. C. Samanta:
Shri Bhagwat Jha Azad:
Shri P. C. Borooah:
Shri M. L. Dwivedi:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that all uncleared cargo lying for more than two months in the Bombay port will be auctioned to give facilitity for handling food import;

(b) if so, the total quantity of cargo lying in the Bombay Port for more than two months;

(c) how long it has been lying there; and

(d) whether any demurrage has been charged from the parties concerned?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (c). At the end of 1965 the total number of packages lying uncleared at the port for more than two months was 85754, 313 from 1960, 3332 from 1961, 7920 from 1962, 3051 from 1963, 15719 from 1964 and 55419 from 1965. Seventy-two thousand (72,000) packages had not been released by the Customs Department because of non-compliance with import trade control orders by the parties concerned. Cargo released by the

Customs is sold by public auction in accordance with sections 64 and 64A of the Bombay Port Trust Act, 1879. Since December, 1965, the Port Authorities are arranging for special sales of cargo lying uncleared for long periods. These measures are adopted with a view to keep the transit sheds and warehouses free from congestion and speed up the turn round of ships. The handling of foodgrain imports will not be affected by the accumulation of the uncleared packages referred to.

(d) Demurrage is payable to the Port Trust by the parties concerned at the time of clearance in accordance with the prescribed rates.

Inter-State Bus Routes

2537. **Shri Bagri:**
Dr. Ram Manohar Lohia:
Shri Ram Sewak Yadav:
Shri Kishen Pattnayak:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1965 on the 7th December, 1965, and state:

(a) the names and number of the inter-State routes on which 163 permits have been issued by the State Transport Authorities for plying buses;

(b) when the remaining permits are likely to be issued;

(c) whether Government propose to include some more inter-State routes; and

(d) if so, the particulars thereof?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) A statement showing the names of the inter-State routes on which the Inter-State Transport Commission has fixed a quota of regular public carrier permits and the number of permits issued so far by the various State Transport Authorities is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5835/66]. The Commission has not fixed any quota of regular bus permits for operation on such routes.

(b) The State Transport Authorities concerned have been requested to issue the remaining public carrier permits as early as possible.

(c) and (d). The Inter-State Transport Commission reviews, from time to time, the question of selection of the inter-State routes in respect of which it might determine the number of regular public carrier permits.

Calcutta-Dibrugarh River Route

2538. **Shri Bagri:**
Dr. Ram Manohar Lohia:
Shri Ram Sewak Yadav:
Shri Kishen Pattnayak:
Shri Yashpal Singh:
Shri P. C. Borooah:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1951 on the 7th December, 1965 regarding the Calcutta-Dibrugarh river route and state:

(a) whether any decision has since been taken on the recommendation of the Group for the conservancy of the river route from Calcutta to Dibrugarh; and

(b) if so, the details thereof?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) and (b). The conservancy of the River which involves considerable expenditure has to be examined in the light of the utilisation of the Calcutta-Dibrugarh route which owing to recent Pakistani action was jeopardised.

Central Water and Transport Board

2539. **Shri Bagri:**
Shri Kishen Pattnayak:
Shri Ram Sewak Yadav:
Dr. Ram Manohar Lohia:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of **Transport Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to refer to the reply given to

Unstarred Question No. 1946 on the 7th December, 1965 regarding the Central Water and Transport Board and state:

(a) whether the remaining Members of the Board have since been nominated;

(b) whether any meeting of the said Board was held recently; and

(c) if so, the decision taken thereat?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Yes.

(b) and (c). The first meeting of the Board will be held on 18th April, 1966.

घोड़ों, गायों तथा खच्चरों की नस्ल बढ़ाने के फार्म

2540. **श्री बागड़ी :**
श्री किशन पटनायक :
डा० राम मनोहर लोहिया :
श्री रामसेवक यादव :
श्री विश्राम प्रसाद :
श्री उटिया :
श्री यशपाल सिंह :
श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घोड़ों गायों और खच्चरों की नस्ल बढ़ाने के लिए फार्म खोलने की सरकार की कोई योजना है; और

(ख) यदि हां तो किन किन राज्यों में ये फार्म खोले जायेंगे और उससे सेना की घोड़ों तथा खच्चरों सम्बन्धी कितनी आवश्यकता पूरी होने की संभावना है ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री गोविन्दा मेनन) : (क) और (ख). चतुर्थ पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत केन्द्रीय प्रायोजित योजना के तौर पर सैनिक अश्वों के लिए फार्म खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है । राज्य सरकारों ने 1966–67 में स्टेट प्लानों के अन्तर्गत भी ऐसे फार्मों की स्थापना की व्यवस्था के बारे में कोई सुझाव नहीं दिया है ।

360 लाख रुपये की लागत से 6 पशु प्रजनन फार्मों की स्थापना की एक केन्द्रीय प्रशासित योजना को चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया है । अभी तक फार्मों की स्थापना के स्थान के विषय में कोई निर्णय नहीं किया गया है ।

Fish as Subsidiary Food

2541. Shri Linga Reddy: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the steps taken by the Central and State Governments to develop fish as subsidiary food during the Third Plan period; and

(b) whether Fishery development is given top priority for development in the sea coasts on account of the drought conditions?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) Various Central and Centrally sponsored fisheries schemes totalling Rs. 28.64 crores were sanctioned in the Third Five Year Plan. Details are given in the statement laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5836/66].

(b) All possible efforts are being made to develop fisheries as quickly as possible. A provision of Rs. 114 crores has been made in the Fourth Plan for Central and Centrally sponsored fisheries schemes.

Supply of Improved Seeds

2542. Shri Linga Reddy: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the steps taken for the supply of improved seeds of Mexican wheat, hybrid maize, paddy and other grains in the country; and

(b) the number of seed farms engaged in the multiplication of foundation seed and when the country is expected to become self-sufficient with regard to improved seeds?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). Arrangements have been made by the National Seeds Corporation in collaboration with the State Governments to produce seeds of these varieties and hybrids for kharif crop of 1966. Similar arrangements will be made for Rabi season also.

Foundation seed for these varieties are multiplied in some of the State Seed Farms and through contract producers selected from amongst progressive farmers.

Every effort is being made to be self-sufficient in the matter of seeds for the targets of coverage fixed for the Fourth Five Year Plan for these High Yielding and Hybrid varieties in the next two or three years.

Dairy Projects

2543. Shri Linga Reddy: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of dairy projects in the Union Territories under the Third Five Year Plan;

(b) the amount invested in them;

(c) the milk and other milk products supplied by them; and

(d) the number of dairies proposed to be started in the Fourth Five Year Plan and the amount involved?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) Seven.

(b) Rs. 31,83,800 (approx.).

(c) Whole milk (cow and buffalo), reconstituted milk (at Goa only), butter and ghee.

(d) Thirteen units with a capital outlay of Rs. 1,33,000 (approx.).

Joint B.D.O. System in each Block

2544. Shri Subodh Hansda:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have any scheme to introduce Joint Block Development Officer system in each Block;

(b) if so, the idea of introducing Joint Block Development Officer system; and

(c) in which States this has already been introduced?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) No, Sir.

(b) and (c). Does not arise.

Applied Nutrition Programme

2545. Shri Subodh Hansda:
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether the recommendations of the Programme Evaluation Organisation of the Planning Commission for Applied Nutrition Programme has been undertaken in all Community Development Blocks;

(b) which are the agencies implementing this programme and in how many Blocks; and

(c) whether this programme was stopped for want of funds from the Centre?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) The recommendations made by the Programme Evaluation Organisation of the Planning Commission on a current evaluation of the Applied Nutrition Programme in Orissa, Andhra Pradesh, Uttar Pradesh and Madras, were considered by the Inter-State Conference on Applied Nutrition held in May, 1965 and the Annual Conference on Community Development and Panchayati Raj held at Srinagar in July, 1965. Based on the findings of the evaluation and the review made by the Inter-State Conference and the last Annual Conference, detailed guidelines have been indicated, for improving the operational efficiency of the programme, to the States where they are in different stages of implementation.

(b) The State Governments/Union Territories Administrations are implementing the programme through the block agency with the assistance of UNICEF, FAO and WHO. So far 220 blocks have been covered under the programme.

(c) No, Sir.

Ports in Andhra

2546. Shri Kolla Venkaiah:
Shri M. N. Swamy:
Shri Laxmi Dass:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether the National Harbour Development Board has considered the need for the development of Kakinada, Bandar, Krishnapatnam and Vaderava ports in Andhra Pradesh in the Fourth Plan;

(b) if so, the approximate cost of development for each port;

(c) the capacity of each of them when developed and share of the cost of development between the Centre and the State;

(d) when the development work is to be taken up;

(e) the problem, if any, to be faced in the development of these ports; and

(f) the steps taken to meet the problem?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (d). The proposals received from the maritime State Governments for the development of the minor and Intermediate Ports in the Fourth Plan were placed before the National Harbour Board at the meeting held at Calcutta on the 29th and the 30th December, 1965. It was decided that the proposals should be discussed in detail with the State Governments and the Ministry of Transport would then submit them to the Planning Commission. These discussions will be held shortly. The Government of Andhra has made certain proposals for the development of Kakinada, Bandar, Krishnapatnam and Vadarevu ports in the Fourth Plan for minor ports in Andhra Pradesh, the estimated cost of which will be as follows:

	Rs. lakhs
Kakinada	59·00
Nandar (Masulipatnam)	48·00
Krishnapatnam	42·25
Vadarevu	60·00

The proposals will be discussed with the State Government shortly.

The extent of Central assistance will be decided after consultation with the Planning Commission. The approved items will be taken up as soon as the programme is finalised.

(e) and (f). According to the State Government, siltation is the main problem at the ports of Kakinada, Masulipatnam.

Krishnapatnam and Vaderevu. Some small dredgers have been acquired for these ports under the Third Five Year Plan.

For large scale dredging, it will be possible to utilise the two big Dredgers ordered by the Government of India under the Third Five Year Plan.

चीनी का उत्पादन

2548. **श्री हुकम चन्द कछवाय :** क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री 23 नवम्बर 1965 के तारांकित प्रश्न संख्या 409 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि चीनी के उत्पादन को बढ़ाने और उस की लागत को कम करने के सम्बन्ध में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का पूरा विवरण क्या है ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शिन्दे) : 23 नवम्बर 1965 के तारांकित प्रश्न संख्या 409 में सरकार द्वारा शर्करा की लागत कम करने के लिए शर्करा का उत्पादन बढ़ाने के बारे में किये गये उपायों का उल्लेख नहीं किया गया था । इसमें गन्ने की प्रति एकड़ उपज बढ़ाने और गन्ने में सक्रोज तत्व बढ़ाने के लिए किये गये अथवा किये जा रहे उपायों का उल्लेख किया गया था ताकि शर्करा की उत्पादन लागत कम की जा सके । ये उपाय इस प्रकार हैं :—

(1) विभिन्न राज्यों में 1948–49 से गन्ना विकास की योजनाएं चल रही हैं। इन योजनाओं में अच्छी किस्मों के बीज का प्रयोग अधिक मात्रा में उर्वरकों का प्रयोग पौधे की सुरक्षा के लिए समुचित प्रबन्ध, सिंचायी सम्बन्धी सुविधाओं की अधिक व्यवस्था परिपक्व अवस्था में कटाई और किसानों में उन्नत तकनीकी ज्ञान का विस्तार करने की व्यवस्था है ।

(2) शर्करा का उत्पादन करने वाले प्रमुख राज्यों में हाल ही में शर्करा कारखानों के आस-पास गन्ने की सघन खेती की एक नई योजना शुरू की गयी है । इस योजना के अन्तर्गत प्रत्येक शर्करा कारखाने के आस-पास लगभग 4 000 एकड़ के 'कम्पेक्ट' खण्ड में गन्ने की सघन खेती की जाती है । इस योजना में गन्ने की खेती से सम्बन्धित सभी पहलुओं अर्थात् सिंचायी गन्ने की किस्मों का प्रतिस्थापन पौध संरक्षण उर्वरकों की पर्याप्त सप्लाई और खाद परिवहन सुविधाओं आदि की व्यवस्था पर जोर दिया गया है ।

(3) गन्ना प्रजनन संस्थान, कोयम्बतूर में तैयार की गयी गन्ने की प्रति एकड़ अधिक उपज तथा अधिक सक्रोज तत्व वाली किस्में विभिन्न राज्य गन्ना अनुसन्धान केन्द्रों को गुणन तथा वाणिज्यिक आधार पर खेती के लिए दी गयी हैं ।

(4) सर्करा की उपलब्धि से सम्बद्ध गन्ने की कीमत लागू की गयी है ।

(5) गन्ने की सघन खेती के लिए कारखाना क्षेत्रों के जोनों का सीमांकन किया जा रहा है ।

(6) मौजूदा नरसरियों के कार्यचालन की समीक्षा की जा रही है और जिनका कार्यचालन संतोषजनक नहीं है उन्हें बन्द किया जा रहा है और इसके लिए अन्य उपयुक्त क्षेत्र चुने जा रहे हैं ।

(7) कारखाना क्षेत्रों में सड़कें सुधारी जा रही हैं ताकि काटने और पेरने के बीच समय-अन्तराल कम कर शर्करा की उपलब्धि बढ़ायी जा सके ।

Co-operative Sugar Factories

2549. Shri Vishwa Nath Pandey: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of co-operative sugar factories licensed during 1965, State-wise;

(b) the number of sugar factories in the co-operative sector that entered into production during 1965, State-wise;

(c) the extent of sugar production in the co-operative sector during 1965; and

(d) whether the sugar production capacity is likely to be licensed in the co-operative sector during 1966 and how much of it is to be installed in Uttar Pradesh, Bihar, Madhya Pradesh and Gujarat?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Coperation (Shri Shinde): (a) Letters of intent have been issued in 1965 for the establishment of 8 new co-operative sugar factories as under:

S.No.	State	Number of new cooperative sugar facories for which letters of intent issued in 1965
1.	Andhra Pradesh	1
2.	Mysore	1
3.	Maharashtra	1
4.	Gujarat	1
5.	U.P.	1
6.	Madhya Pradesh	1
7.	Orissa	1
8.	Rajasthan	1
	Total	8

(b) The following is the State-wise position of the number of co-operative sugar factories in operation in the current season 1965-66:

S.No.	State	Number of cooperative sugar factories in operation in 1965—66
1.	Andhra Pradesh	8
2.	Kerala	2
3.	Madras	4
4.	Mysore	3
5.	Maharashtra	20
6.	Gujarat	3
7.	U.P.	4
8.	Punjab	5
9.	Assam	1
10.	Orissa	1
	Total	51

(c) In 1964-65 (1st November, 1964 to 31st October, 1965) co-operative sugar factories produced 8.07 lakh tonnes of sugar and in the current season upto 7th March, 1966 co-operative factories have produced 5.83 lakh tonnes of sugar.

(d) Additional sugar production capacity is licensed by expansion of existing units both co-operative and joint stock and establishment of new sugar factories preferably in the co-operative sector. As there is no State-wise allocation, it is not possible to give at this stage the additional sugar production capacity that might be licensed during 1966 in Uttar Pradesh, Bihar, Madhya Pradesh and Gujarat.

Plant Protection Scheme

2550. Shri Vishwa Nath Pandey: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to to state:

(a) the acreage of land covered under the Plant Protection Scheme during 1965-66;

(b) whether any plan has been drawn out to cover all cultivable land under the pesticide scheme for plant protection; and

(c) if so, the progress made so far?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Anticipated achievements for the year 1965-66 is 43 million acres.

(b) No Sir. The question of covering all the cultivable land under plant protection measures during the IV Plan was considered but taking into account the magnitude of investment, manpower and inputs required the area was scaled down to a level of 210 million acres by 1968-69. It is proposed to maintain this level for the last two years of the IV Plan.

(c) The physical target proposed for 1966-67 is 63 million acres, 126 million acres in 1967-68 and 210 million acres in 1968-69. The various aspects of the programme have been worked out and the State Governments advised to intiate action to achieve the targets.

Minor Irrigation Programmes

2551. **Shri Vishwa Nath Pandey:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the amount of outlays and allocations for minor irrigation programme proposed to be made to various State during 1966-67;

(b) whether the amount allocated for 1965-66 has been fully utilized and its benefits reaped by the farmers for irrigation purposes; and

(c) the extent to which the production has gone up in 1965-66 by their use?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) A statement showing the outlays approved for minor irrigation schemes to various States for the year 1966-67 is laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5837/66].

(b) The total allocation of Rs. 76.27 crores made to the various States for minor irrigation programme during the current financial year 1965-66 is expected to be fully utilised. According to the latest estimates, an area of about 3.82 million acres is expected to be benefited under minor irrigation during this year.

(c) As the physical inputs in agriculture are used in combination, it is difficult to calculate the extent to which production is increased by the use of any single factor of production. It is, however, broadly estimated that on an average every additional acre benefited by minor irrigation scheme contributes about 1/5 ton of additional foodgrains production.

Construction of Warehouses

2552. **Shri Vishwa Nath Pandey:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the total number of warehouses constructed by the Central Government or with the aid given by the Central Government throughout the country till the 27th February, 1966;

(b) the total amount of expenditure incurred on this scheme; and

(c) the facilities given by the warehouses to the depositors?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) No warehouse has been constructed by the Central Government. The Central Warehousing Corporation had, however, constructed 38 warehouses throughout the country upto the end of February, 1966 with share capital contributions and loans from the Central Government.

(b) The expenditure incurred by the Central Warehousing Corporation is Rs. 10.78 crores.

(c) The main facilities provided to the depositors in these warehouses are:

(i) scientific storage facilities;

(ii) availability of credit through banks on security of warehouse receipt as an instrument of credit; and

(iii) avoidance of distress sale of produce by the Agriculturists soon after the harvest.

Magdalla Port Near Surat

2253. Shri P. R. Chakraverti: Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether the Magdalla Port near Surat has been formally declared open;

(b) if so, its unloading capacity per day;

(c) which other minor ports have been made ready to receive food ships, whenever necessary; and

(d) whether Government have examined the further proposals for port development keeping in view the increasing trade tonnage?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Yes. Magdalla was declared formally open on the 4th January, 1966.

(b) The unloading capacity of the port depends largely on the nature of the cargo but, generally, it is 750 tonnes per day.

(c) In Gujarat, the minor ports of Okha, Veraval and Porbandar are also capable of receiving food ships, if necessary, in addition to the minor ports of Bhavnagar and Navlakhi, where foodgrain traffic is already being handled. Other minor and intermediate Ports which will be used for handling foodgrain traffic are Mangalore, Karwar, Calicut, Quilon and Trivandrum.

(d) Proposals for the development of minor and intermediate Ports in the Fourth Plan are under examination.

रबी की फसल में उत्पादन की वृद्धि

2554. श्री विभूति मिश्र : क्या **खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1966 में रबी की फसल में उत्पादन को बढ़ाने के लिये क्या उपाय अपनाये गये हैं; और

(ख) पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष उत्पादन में कितनी वृद्धि करने की योजना की गई है?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) 1965-66 में रबी की फसल का उत्पादन बढ़ाने के लिये राज्य सरकारों को निम्न सुझाव दिये गये थे:—

(1) कुछ चुने हुए सिंचित क्षेत्रों में वर्तमान फसलों के स्थान पर अतिरिक्त फसलें शुरु करना;

(2) आलू तथा टपिओंका आदि सहायक कन्दमूल वर्गीय फसलों का उत्पादन शुरु करना;

(3) नहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों में सब्जियों का उत्पादन बढ़ाना;

(4) नई सिंचाई परियोजनाओं के ऐसे कमाण्ड क्षेत्रों

में भूमि को कृषि लाना जहां पर संसाधनों का भरपूर उपयोग नहीं हो रहा था ।

(5) कम्पोस्ट के गड्ढों में गोबर की खाद की व्यवस्थित ढंग से तैयारी करना ।

(6) ऊपरी तथा भूमिगत जल का प्रयोग करने हेतु उठाव सिंचाई के लिए बिजली तथा डीजल सेचलने वाले पम्पों का भरपूर उपयोग करना ।

पता चला है कि 32.90 लाख एकड़ भूमि के लक्ष्य की तुलना में इस वर्ष राज्य सरकारें रबी तथा गर्मी के मौसमों में 38.17 लाख एकड़ अतिरिक्त भूमि को कृषिगत लायेंगी । आशा है कि राज्य सरकारें 1,20,600 एकड़ भूमि में आलू तथा 1,71,612 एकड़ भूमि में सब्जियों का उत्पादन बढ़ायेंगी । उर्वरक आदि आदानों की सप्लाई के लिए भी व्यवस्था की जा रही है ।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में उत्पादन के मौसमवार तथा वर्षवार लक्ष्य तैयार नहीं किये गये थे । जैसा कि आदरणीय सदस्य को पता है इस वर्ष (1965-66) वर्षा की बड़ी कमी रही है और इस कारण से पिछले वर्ष की तुलना में उत्पादन में कमी हुई है ।

फिर भी उपरोक्त (क) में दिये गये आपातकालीन उत्पादन कार्यक्रम के लिए अतिरिक्त भूमि को कृषिगत लाने के लिए कुछ लक्ष्य रखे गये थे जिसके मुकाबले में पिछले वर्ष के आंकड़े उपलब्ध नहीं है क्योंकि पिछले वर्ष कोई आपातकालीन उत्पादन कार्यक्रम न था ।

किसानों के हितों की उपेक्षा

2555. श्री हुकम चन्द कछवाय :
श्री बड़े :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषक समाज द्वारा दिसम्बर 1965 में बुलन्दशहर में आयोजित एक शिविर में उत्तर प्रदेश के एक मंत्री द्वारा दिये गये एक वक्तव्य की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित कराया गया है, जिसमें उन्होंने यह आरोप लगाया है कि केन्द्रीय सरकार किसानों के हितों की उपेक्षा कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो इसके बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) और (ख) . एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है । [**पुस्तकालय में रखा गया; देखिये** संख्या L.T. 5838/66]

Agricultural Production Corporation

2556. Shri Kapur Singh:
Shri P. K. Deo:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government propose to create an Agricultural Production Corporation; and

(b) if so, the details thereof and when and for what specific purposes this Organisation is being created?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Seed Farms in Orissa

2557. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any seed farms were set up in Orissa during 1965-66;

(b) if so, the details thereof; and

(c) the amount of Central assistance given to that State for the purpose during the same period?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) No seed farm was set up in Orissa during 1965-66.

(b) and (c). Do not arise.

Tube-Wells in Orissa

2558. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of experimental tube-wells drilled in Orissa during 1965-66 district-wise; and

(b) the number out of them found successful?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). The Exploratory Tube-wells Organisation under this Department has not drilled and exploratory bore under the Groundwater Exploration Project in Orissa during 1965-66.

Rice Production in Orissa

2559. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the production of rice in Orissa State during 1965-66;

(b) the quantity of rice exported to other States during the same period; and

(c) the cost thereof?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) Nearly 32.5 lakhs tonnes.

(b) 57.461 tonnes from 1-11-1965 to 15-3-1966.

(c) Approximately Rs. 4.02 crores.

Joint Farming Pilot Schemes in Orissa

2560. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any joint farming pilot schemes are likely to be organised in Orissa during 1966-67;

(b) if so, the amount allocated for the purpose; and

(c) the number of such pilot projects working at present in Orissa and the total expenditure incurred so far for the purpose during the Third Plan period?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes, Sir,

(b) Rs. 14.00 lakhs.

(c) At present, 7 pilot projects of joint cooperative farming societies are functioning in Orissa. The total expenditure incurred so far during the Third Plan period is Rs. 8,48,000.

Loan to Orissa for Farm Output

2561. Shri Ramachandra Ulaka:
Shri Dhuleshwar Meena:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any short-term loan has been given to the Government of

Orissa for increasing farm output during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). No short-term loan has been given to the Government of Orissa during 1965-66 specifically for the purpose of increasing farm output. However, short-term loans, aggregating Rs. 87 lakhs, have been given to the Government of Orissa during 1965-66 for purchase and distribution of fertilisers, improved seeds and pesticides, on credit amongst the cultivators, as per details given below:

	(Rs. in lakhs)
1. Purchase and distribution of fertilisers	52·00
2. Purchase and distribution of fertilisers, improved seeds and pesticides	10·00
3. Purchase and distribution of seeds	25·00
TOTAL·	87·00

Central Assistance to Rajasthan

2562. Shri Dhuleshwar Meena:
Shri Ramachandra Ulaka:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state the amount of money actually given by the Central Government to Rajasthan for carrying out programme of (i) Animal Husbandry (ii) Dairying and milk supply and (iii) fisheries in that State during 1965-66 so far?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): The following amounts of Central Assistance (loans and grants) have been allocated by the Central Government to Rajasthan during the year 1965-66:

(a) Programme of Animal Husbandry Dairy and Milk Supply Rs. 43:93 lakhs,

(b) Programme of Fisheries Rs. 0:30 lakhs.

Money shall be actually given to the State Government by the end of March, 1966 when the statements of actual expenditure for the first 3 quarters and the anticipated expenditure for the 4th quarter of 1965-66 are received from that State.

Tourist Centres in Tripura

2563. Shri Dasaratha Deb: Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether Government have received any scheme for setting up a tourist centre in the hilly regions of Tripura;

(b) whether the Government of Tripura have asked for grants from the Centre for that purpose; and

(c) if so, the reaction of the Centre in that regard?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Yes, Sir.

(b) and (c). No specific request for a grant for tourist schemes has been received. However, the entire revenue gap of the Tripura Government is met by the Union Government by way of grant-in-aid.

दिल्ली में कूड़ा-खाद का प्रयोग

2564. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में कूड़ा-खाद के प्रयोग पर सरकार ने प्रतिबन्ध लगा दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और यह प्रतिबंध कब तक जारी रहेगा ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) और (ख) जी हां, सरकार ने दिल्ली में वज़ीराबाद पंपिंग स्टेशन से 3 मील ऊपर की ओर यमुना नदी के पूर्वी तथा पश्चिमी किनारों पर एक फरलांग की दूरी तक कूड़ा-खाद के प्रयोग पर प्रतिबन्ध लगा दिया है। इस क्षेत्र में कूड़े-खाद के प्रयोग से वज़ीराबाद वाटर वर्क्स का जल दूषित हो जाता है और इससे जनता के स्वास्थ्य पर खतरा हो जाता है। अतः इस खतरे से बचने के लिए यह प्रतिबन्ध लगाना पड़ा है। यह प्रतिबन्ध 14 जनवरी, 1966 से शुरू होकर एक वर्ष की अवधि तक जारी रहेगा।

हवाई अड्डों पर शुल्क मुक्त (ड्यूटी फ्री) दुकानें

2565. **श्री ओंकार लाल बेरवा** : क्या परिवहन, उड्डयन, नौवहन तथा पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का हवाई अड्डों पर शुल्क मुक्त दुकानें खोलने के प्रबन्ध करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो किन किन हवाई अड्डों पर ; और

(ग) इससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित होने की संभावना है ?

परिवहन, उड्डयन, नौवहन तथा पर्यटन मन्त्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) और (ख) जी हां। हाल ही में स्थापित किये गये भारत पर्यटन निगम के कार्यों में से एक काम अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर निःशुल्क दुकानें चलाना होगा। शान्ताक्रुज, बंबई, पर की निःशुल्क दुकानों को केन्द्रीय कुटीर उद्योग संस्था से लेने के लिये कार्यवाही की जा रही है। इसके अलावा निगम का पहले क्रम में ऐसी दुकाने पालम और डमडम हवाई अड्डों पर खोलने का प्रस्ताव है।

(ग) ऐसा अनुमान है कि विदेशी मुद्रा की आय आयात पर के विदेशी मुद्रा के प्रारम्भिक व्यय से 15 प्रतिशत अधिक होगी। इसके अलावा यह दुकान विदेशी मुद्रा में भारतीय दस्तकारी की वस्तुयें और स्मारिकायें भी बेचेगी और इससे विदेशी मुद्रा की आय में बड़ी राशि की वृद्धि होगी। इस समय उस राशि का ठीक ठीक अनुमान लगाना कठिन है।

आटा मिलों को गेहूं का सम्भरण

2566. **हुकम चन्द कछवाय :**
श्री बड़े :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में छोटी आटा मिलों को पिसाई के लिये गेहूं देने का सरकार का विचार है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) जी नहीं।

(ख) अनगिनत चक्कियों द्वारा उत्पादित आटे की किस्म पर नियन्त्रण रखना कठिन है।

दिल्ली में राशन के डिपो का आवंटन

2567. **श्री बड़े :**
श्री हुकम चन्द कछवाय :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में अधिकतर उन आटा मिलों को राशन के डिपो दिये गये हैं, जिनके पास अनाज की फुटकर दुकानें नहीं हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) और (ख). उन आटा-चक्कियों को राशन की दुकानें नियत की गई हैं जो कि लाइसेंसशुदा खाद्यान्न व्यापारी थे और वास्तव में खाद्यान्नों का कारोबार कर रहे थे, यद्यपि उनकी किराने की दुकानें नहीं थीं । ऐसी चक्कियों को राशन की दुकानें आवंटित करने के उद्देश्य से अन्य लाइसेंस-शुदा खाद्यान्न व्यापारियों के समान समझना होगा ।

Agricultural Research Projects

2568. **Shri Daljit Singh:** Will the **Minister of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of agricultural research projects at present in progress in Punjab; and

(b) the amount spent thereon during 1965-66 so far?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). The required information is being collected and will be laid on the Table of the Lok Sabha in due course.

Indo-German Agricultural Project in Himachal Pradesh

2569. **Shri Sidheshwar Prasad:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Indo-German Agricultural Project in Mandi District of Himachal Pradesh is providing advisory service as well as modern agricultural implements;

(b) if so, the details of the agreement; and

(c) how the project has been functioning for the last three years?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes. A unique feature of this programme is that a team of West German Experts has been located in the district itself to provide on-the-spot guidance and assistance to the cultivators.

(b) In accordance with the terms of the agreement, the Government of the Federal Republic of Germany have undertaken to provide all advisory services as well as production measures as fertilisers, seeds, equipment and machinery for implementation of Mandi Project. The quantum of assistance so far made available by West German Government for the project is as follows:

(i) Equipment, machinery and improved livestock etc. of an approximate value of Rs. 27 lakhs in the form of aid under the Agreement entered into on 14th May, 1962. Bulk of the equipment worth about Rs. 25.40 lakhs has already been received.

(ii) A team of German Specialists in different fields has been assigned to the district. The salaries of these experts are being paid by the Government of Federal Republic of Germany.

(iii) Agricultural production requisites of the total value of Rs. 9.29 lakhs on Rupee payment basis under the supplementary protocol signed on 4th December, 1964.

(iv) Fertilizers and agricultural equipment etc. worth Rs. 11.06 lakhs on Rupee payment basis under the second supplementary protocol of 3rd December, 1965.

(c) There has been spectacular progress in the field of Agriculture including Horticulture and Animal Husbandry. Fertilizer consumption in the district has increased from about 260 tonnes to more than 4,000 tonnes, area under horticulture from 750 acres to about 8,500 acres, quantum of short and medium term loans advanced from 3 lakhs to more than 10 lakhs from 1962-63 to 1964-65.

Depot Managers of Delhi Milk Scheme

2570. Shri S. M. Banerjee: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the number of outstanding cases of non-refund of security deposits and non-payment of last salary withheld on termination of the services of the Depot Managers and Depot Assistants employed in the Delhi Milk Scheme;

(b) how old these cases are;

(c) the reasons for not settling those cases so far; and

(d) the steps the Delhi Milk Scheme propose to take to settle the outstanding cases?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) 749 cases of ex-Depot Managers only who have left the service of the Delhi Milk Scheme are pending for refund of security deposit and release of last pay.

(b) The cases have been arising since the inception of the scheme in November, 1959.

(c) Release of security deposit and last pay has not been possible as audit and reconciliation of Depot accounts have not so far been completed.

(d) Cash Clerks of the Scheme have been sanctioned an honorarium for expediting the audit of Depot Accounts and they are further being employed on over-time basis to clear up these pending cases. Additional Cash Clerks are also being employed to cope with this work.

Supply of Fertilizers to Himachal Pradesh

2571. Shri Daljit Singh: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that fertilizer in large quantity is imported from Germany for Himachal Pradesh under an Indo-German agreement and that it is not used in full;

(b) if so, the actual cost of the fertilizer so imported for Himachal Pradesh; and

(c) the reason for sending it in large quantity to Sundarnagar in Himachal Pradesh where there is no demand for it?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Fertilizers to meet a part of the requirements of farmers have been imported from Germany for the Indo-German Project for the development of agriculture in the Mandi district of Himachal Pradesh launched in November, 1962 under an Agreement with the Government of Federal Republic of Germany. To date 3,745 tonnes of various types of fertilizers have been imported since 1963.

(b) The total CIF value of fertilizers, imported so far, is Rs. 13·92 lakhs of which fertilizers worth Rs. 2·33 lakhs were for demonstration purposes and the balance was for sale.

(c) The fertilizer, unloaded at Bombay Port, is received at Sundarnagar. This is the nearest town in the project area (Mandi District) to the Northern Railway for which it serves as out agency. Sundarnagar has better storage facilities than other town and is also the headquarters of the German Team. As it is well connected with other block areas by road, distribution of fertilizers from Sundarnagar is very convenient. No fertilizer has remained unutilised either at Sundarnagar or any other project area. Articles imported from West Germany under the Agreement with the West German Government are to be used exclusively for the Mandi Project.

Loan for M/s. R. Akooje, Jadwet and Co.

2572. **Shrimati Savitri Nigam:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) the amount of each loan granted by the Shipping Development Fund Committee to M/s. R. Akoojee, Jadwet and Co. (P) Ltd. for purchasing ships and the date of grant of each such loan;

(b) the number of instalments and the amount since repaid by the Company; and

(c) the number and amount of instalments not paid so far?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (c). A statement giving the requisite information is laid on the Table of the House [*Placed in Library. See* No. LT-5839/66].

फ्लाइंग और ग्लाइडिंग क्लब, रायपुर

2573. **श्री बड़े :**
श्री हुकम चन्द कछवाय :

क्या परिवहन, उड्डयन, नौवहन तथा पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने मध्य प्रदेश में रायपुर में एक फ्लाइंग और ग्लाइडिंग क्लब खोलने के लिये मध्य प्रदेश सरकार को अनुदान दिया है ;

(ख) यदि हां, तो अनुदान की राशि क्या है तथा क्या क्लब ने उस राशि से कोई ग्लाइडर खरीदा है ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

परिवहन, उड्डयन, नौवहन तथा पर्यटन मन्त्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) से (ग). 17 मई, 1965 से रायपुर में पूर्वी मध्य प्रदेश फ्लाइंग और ग्लाइडिंग क्लब में, ग्लाइडिंग प्रशिक्षण देने का कार्य आरम्भ हो गया और कुल 20,330 रुपये की राशि निम्न प्रकार से दी गई है :

स्थिर उपदान	15,800 रु०	
राजकी सहायता	4,530 रु०	6 रु० प्रति लांच की दर से
योग :	20,330 रु०	

इस क्लब को दो ग्लाइडर और एक लांचिंग बिंच उधार पर दिया गया है ।

Dum Dum Airport Terminal Building

2574. **Dr. Ranen Sen:**
Shri Dinen Bhattacharya:
Shri Prabhat Kar:

Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) the progress made in the construction of the terminal building at Dum Dum Airport; and

(b) when it is likely to be completed?

The Minister of State in the Ministry of Transport and Aviation (Shri C. M. Poonacha): (a) The pile foundation has already been completed. 31 per cent of the superstructure had been completed by the end of February, 1966.

(b) The work is likely to be completed by the middle of 1967.

Fertilizer plants in Cooperative sector

2575. **Shri M. Malaichami:** Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether a techno-economic feasibility study of starting fertilizer plants under the cooperative sector has been undertaken; and

(b) if so, the result thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) The U.S.A. A.I.D. have been requested to arrange a techno-economic feasibility study for setting up a fertilizer factory in the cooperative sector.

(b) Does not arise.

Application for Renewal of Managing Director's Contract in M/s. Roche Products Limited, Bombay

2576. **Shri Ram Sewak Yadav:**
Shri Kisben Pattnayak:

Will the Minister of **Law** be pleased to state:

(a) whether an application for the renewal of service contract of one Mr. R. W. L. Callaghan, Managing Director of Roche Products Ltd. Bombay is still pending with Government.

(b) whether Government are aware of th antecedents of this gentleman who was the employee of Scotland Yard in London for spying activities and whose anti-India attitude has been frequently reported in the newspaper 'Maratha' Bombay of 21st and 23rd March, 1964; 29th January, 30th April and 22nd May, 1965; and

(c) if so, the action taken by Government on his application?

Th Minister of State in the Ministry of Law (Shri C. R. Pattabhi Raman): (a) No.

(b) The reports referred to have come to the notice of the Company Law Board;

(c) After carefully considering all the facts and circumstances of the case, in consultation with the appropriate authorities, it was found that apart from a charge of over invoicing by the Company which is under investigation, no complaint against Mr. Callaghan has been substantiated. The Company Law Board has, therefore, approved the re-appointment of Mr. R. W. L. Callaghan as the Managing Director of the Company on existing terms for a limited period of one year only upto the 29th November, 1966 as against a period of five years, for which approval was sought for by the company. A condition has also been imposed that Mr. Callaghan's further continuance as Managing Diretcor will require fresh approval of the Company Lay Board.

पानीपत और यमुना नगर में चीनी मिलें

2577. **श्री रामेश्वरानन्द :** क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गन्ना की फसल कम होने के बावजूद पानीपत तथा यमुनानगर स्थित चीनी मिलों द्वारा इस वर्ष कम गन्ना लिये जाने के क्या कारण हैं ;

(ख) इस स बन्ध में किसानों में व्याप्त असन्तोष को दूर करने के उद्देश्य से क्या इस मामले में सरकार ने पंजाब सरकार के साथ बातचीत की है ; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

खाद्य, कृषि सामुदायिक विकास और सहकार उपमन्त्री (श्री शिन्दे) : (क) इस वर्ष पानीपत और यमुना नगर की शर्करा मिलों द्वारा पेरी गयी गन्ने की मात्रा गत में पेरे गये गन्ने की मात्रा से कम नहीं है ।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते ।

भूमि को कृषि योग्य बनाना

2578. **श्री रामेश्वरानन्द :** क्या खाद्य कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बंजर तथा लोनी भूमि को कृषि योग्य बनाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है और क्या केन्द्रीय सरकार ने इस कार्य के लिये कोई पृथक विभाग खोला है ; और

(ख) जो भूमि खेती करने योग्य नहीं रह गई है उसे कृषि योग्य बनाने के लिए कृषकों को आवश्यक जानकारी देने के लिए क्या व्यवस्था की गई है ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में भारत सरकार ने बंजर/नकारा भूमि के सुधार के लिए 7 करोड़ रुपये की एक योजना स्वीकार की थी । इस योजना को राज्य सरकारें क्रियान्वित कर रही हैं । तीसरी योजना की अवधि में 41.34 लाख एकड़ भूमि के विकास का लक्ष्य रखा गया था । इसकी तुलना में लगभग 41.20 लाख एकड़ भूमि का विकास किया गया ।

कुछ राज्यों की तीसरी योजना की स्कीमों में लगभग 2.197 लाख एकड़ क्षारीय भूमि के सुधार के लिए 4 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी । आशा है इसके मुकाबले में योजना की अवधि में लगभग 1.266 लाख एकड़ भूमि का विकास हो जायेगा । इसके अतिरिक्त चतुर्थ योजना की प्रथम कार्यवाही के तौर पर गुजरात तथा पंजाब में क्रमशः 5.2 लाख तथा 5 लाख रुपये की लागत से क्षारीय भूमि के सुधार की मार्गदर्शी योजनायें शुरू की गई हैं ।

सरकार को तकनीकी तथा विशेष परामर्श देने के लिए पूरे समय कार्य करने वाले विशेषज्ञ मौजूद हैं ।

(ख) केन्द्रीय तथा राज्यों की संस्थाओं द्वारा भूमि विकास के विषय में किये गये अनुसन्धान से बन्धी परिणामों को जिला कृषि अधिकारियों, खण्ड विकास अधिकारियों तथा सामुदायिक विकास खण्ड के विस्तार कर्मचारियों के माध्यम से कृषकों तक पहुंचाया जाता है ।

Delhi-Nagpur Flight

2579. **Shrimati Maimoona Sultan:** Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Delhi-Nagpur flight via Lucknow and Bhopal was cancelled on the 30th January, 1966;

(b) if so, in what circumstances;

(c) the number of I.A.C. flights cancelled or delayed by over two hours during the past three months and the number of cases in which this happened due to strikes or work-to-rule strikes; and

(d) the steps taken to prevent such incidents?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) Yes, Sir.

(b) The Commander operating the Delhi|Lucknow|Bhopal|Nagpur flight desired to off-load the Air Hostess as, according to him, she was disobedient. He wanted the Air Hostess to be replaced by another, but she refused to be offloaded. As a result of this, the flight was delayed and eventually had to be cancelled.

(c) During the months of December, 1965, January and February, 1966, there were 373 delays and 42 cancellations. Out of these 7 services were delayed due to labour trouble

(d) The Corporation have issued instructions to their officers to enforce strict discipline amongst the employees and serious view is taken of breaches of discipline.

Conference on Shipping and Ship-building

2580. Shrimati Maimoona Sultan: Will the Minister of **Transport, Aviation, Shipping and Tourism** be pleased to state:

(a) whether a three-day conference on shipping and ship-building was recently held in Bombay;

(b) if so, the main observations and recommendations made therein; and

(c) Government's reactions thereto?

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): (a) to (c). The sixth Shipping and Ship building Conference was held in Bombay from 9th to 12th February 1966. The purpose of holding the Conference was to enable technologists and shipping interests to exchange ideas and knowledge on matters concerning the shipping and ship-building industry. No recommendation or observation was made by the Conference as such.

Cooperative Member Education Scheme

2581. Shri D. B. Raju: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) when the cooperative member education scheme will be made permanent;

(b) the rules of service framed for the cooperative eduactional instructors; and

(c) the State-wise pay-scale for the cooperative educational instructors?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Member education scheme is a State Plan scheme implemented by the respective State Cooperative Unions. It is for the respective State Governments to consider the question of making this scheme permanent.

(b) Educational Instructors being employees of the respective State Cooperative Unions are subject to the rules of service framed or followed by the respective State Cooperative Unions.

(c) The information is in the statement laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5840/66].

Milk Depot in Ramakrishna Puram, New Delhi

2582. Shri Bagri: Will the Minister of **Food, Agricalture Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that no milk depot has been set up by the Delhi Milk Scheme in Sector V of Ramakrishna Puram, New Delhi so far;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) the action being taken in the matter?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) Yes.

(b) Milk Depot in Sector V, Ramakrishna Puram could not be provided as the stock of new depot structures is exhausted.

(c) It has been decided to shift an existing depot which is no longer in use to this area in view of the pressing requirement.

Acreage under Food and Cash Crops

2583. Shri Hem Raj: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the area under foodgrains and cash crops at the end of the Second Plan period, State-wise;

(b) the area under foodgrains and cash crops at the end of the Third Plan period, State-wise; and

(c) if the area under foodgrains is on the decrease for foodgrains, the reasons therefor, and the steps Government propose to take to keep an equitable area in each State at least for the cultivation of foodgrains?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). A statement showing the area under foodgrains and the total area under four principal cash crops, namely, sugarcane, cotton, jute and oilseeds in the different States during 1960-61 (end of Second Plan period) and 1954-65 is attached. Similar data for 1965-66 (end of the Third Plan period) are not yet available.

(c) At the all-India level the area under both foodgrains and cash crops in 1964-65 is higher than that in 1960-61. Due to changes in rainfall, irrigation and croping patterns marginal adjustments between the areas under foodgrains and cash crops take place in individual States which cannot always be forecast and planned for ahead. Cash crops include oilseeds which is also a food item. The Plans envisage increase in production of vegetable oils both for human consumption and for exports. Laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5841/66].

Price of Rationed Atta in Delhi

2584. Shri Mohan Swarup: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the basis on which the price of rationed atta has been fixed in Delhi at 59 Paise per kilogram; and

(b) whether there is any proposal to reduce it to pre-ration period?

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): (a) The price of rationed atta in Delhi at 59 paise per kilogram was fixed after providing for 2 paise per kilogram as the cost of administrative expenses on rationing, against the pre-ration period price of 57 paise per kilogram.

(b) No, Sir.

Consumption of Milk in Delhi

2585. Shri Mohan Swarup: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the daily consumption of milk in Delhi; and

(b) how much of it is met by the Delhi Milk Scheme?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) According to an estimate made in August, 1964, the requirement of mil for liquid consumption in Delhi urban area is approximately 5,00,000 litres per day.

(b) The Delhi Milk Shceme meets approximately 30 per cent of the total estimated requirement of Delhi urban area at present.

Assistance to Maharashtra State for Increasing farm output

2586. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any short-term loan has been given to the Government of Maharashtra for increasing farm output during 1965-66; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). No short-term loan has been given to the Government of Maharashtra during 1965-66 specifically for the purpose of increasing farm output. However, a short-term

loan of Rs. 30.00 lakhs has been given to the State Government during 1965-66 for purchase and distribution of cotton seeds.

Joint Farming Pilot Scheme

2587. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether the joint farming pilot schemes are proposed to be organised in Maharashtra during 1966-67;

(b) if so, the amount allocated for the purpose; and

(c) the number of such pilot projects operating at present in Maharashtra and the amount sanctioned for these during the Third Plan period?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Mishra): (a) Yes, Sir.

(b) Rs. 28.17 lakhs.

(c) (i) 23 pilot projects are functioning in Maharashtra.

(ii) An amount of Rs. 85.91 lakhs has been sanctioned as central share of assistance.

Co-operative Movement in Maharashtra

2588. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether any loan or aid was given by the Centre to the Maharashtra Government during 1965-66 to gear up the co-operative movement in that State; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). Yes, Sir. A loan of Rs. 74.07 lakhs and a grant of Rs. 21.85 lakhs have so far been sanctioned through the National Co-operative Development Corporation. Further assistance due on the basis of plan outlay will be sanctioned before the close of the financial year on receipt of details of anticipated expenditure from the State Government.

Agricultural Farm in Maharashtra

2589. Shri D. D. Mantri: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) the acres of land brought under the Centrally-controlled agricultural farm in Maharashtra;

(b) the number of labourers working on it;

(c) the quantum of crop expected from it by the next agricultural season; and

(d) the basis of payment to the workers?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) There is no Centrally-controlled agricultural farm in Maharashtra.

(b) to (d). Do not arise.

Yield per Acre of Rice

2590. Shri P. C. Borooah: Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Government have sought increased technical assistance from Japan for stepping up the yield per acre of rice in India; and

(b) if so, the response from Japan thereto?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shinde): (a) No. But the possibility of some assistance by Japan in increasing the number of Demonstration farms for paddy cultivation is being examined.

(b) Does not arise.

Rice and Fertilizers from Japan

2591. Shri Ram Harkh Yadav:
Shri P. C. Borooah:
Shri R. Barua:
Shri R. S. Pandey:
Shri Yashpal Singh:
Shri Basumatari:
Shri Onkar Lal Berwa:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Japan has offered to supply rice and fertilisers to India to help the latter to meet the current food shortage; and

(b) if so, how much and on what terms?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes.

(b) Approximately ten thousand tonnes of rice and eight thousand tonnes of chemical fertilisers as a gift.

Import of Chilean Nitrate

2592. Shri D. C. Sharma:
Shri Ram Harkh Yadav:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether Chilean Government have sent Chilean nitrate to India for increasing the agricultural production and as a help to tide over the present food crisis; and

(b) if so, the details thereof?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) and (b). The Chilean Government is considering the possibility of offering India a quantity of Chilean Nitrate for increasing agricultural production and thus help this country tide over the present food crisis. Details regarding quantity and shipment are not yet available.

Consumption of Fertilizers

2593. Shri D. C. Sharma:
Shri Vishwa Nath Pandey:
Shri R. S. Pandey:
Shri Yashpal Singh:
Shri Rameshwar Tantia:

Will the Minister of **Food, Agriculture, Community Development and Cooperation** be pleased to state:

(a) whether a team of fertilizer experts belonging to the United States Agency for International Development has recommended that steps be taken on a priority basis to achieve the Fourth Five Year Plan consumption target of 2.4 million tonnes of nitrogen, 1 million tonnes of phosphate and 700,000 tonnes of potassic fertilizer; and

(b) if so, the steps taken in this regard?

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): (a) Yes.

(b) For achieving the consumption targets fixed for the Fourth Five year, Plan action is required primarily in two directions:—

(1) Steps have to be taken to increase the indigenous production to the maximum extent possible; and

(2) Priority has to be given for imports to the extent necessary to meet the gap between demand and indigenous production.

Vigorous steps are being taken to step up the indigenous production of nitrogenous and phosphatic fertilisers to the level of the consumption targets envisaged. The capacity of factories in production, under construction and proposed for implementation to meet the targets is given in the statement laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See* No. LT-5842/66].

मध्य प्रदेश में सूखाग्रस्त जिले

2594. **श्री राम सहाय पाण्डेय :**
श्री ग्र० सिं० सहगल :
श्री रा० स० तिवारी :
श्री रणंजय सिंह :
श्री वाडीवा :
श्री लखमू भवानी :

क्या खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश को चालू वर्ष में तथा अगले वर्ष के पहले तीन महीनों में सूखे से प्रभावित प्रत्येक जिले की सहायता के लिये कार्यक्रम बनाने के हेतु दी जाने वाली सहायता के बारे में कोई निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय किया गया है ?

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) और (ख).

(1) मध्य प्रदेश सरकार को राहत सम्बन्धी खर्च के लिये वित्तीय सहायता के रूप में अब तक एक करोड़ रुपये का ऋण मंजूर किया गया है । सूखा सम्बन्धी राहत खर्च के लिये और वित्तीय सहायता देने के लिये आगामी वित्तीय वर्ष के आरम्भ में विचार किया जाना है ।

(2) राज्य को गेहूं के सामान्य आवंटन के अलावा राहत सम्बन्धी कार्यों पर काम कर रहे कार्यकर्ताओं को 10 किलोग्राम प्रति कार्यकर्ता प्रति मास के हिसाब से देने के लिये अलग से 10,000 मीटरी टन गेहूं की मात्रा नियत की गयी है ।

(3) विश्व खाद्य कार्यक्रम से उपहार रूप में प्राप्त गेहूं में से मध्य प्रदेश को सूखा से प्रभावित क्षेत्रों में वृद्ध और निर्बल व्यक्तियों में मुफ्त बांटने के लिये एक हजार मीटरी टन गेहूं नियत किया गया है । और नियतन करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

(4) सूखा से प्रभावित क्षेत्रों में बच्चों गर्भवती तथा दूध पिलाने वाली स्त्रियों के लिये मध्य प्रदेश को अब तक 535 मीटरी टन दुग्ध चूर्ण नियत किया गया है । सूखा से प्रभावित जिलों में जनसंख्या के जरूरतमन्द वर्गों के लिये मध्य प्रदेश को 15 लाख विटामिन की गोलियां (नैशनल न्यूट्रीयन कौंसिल आफ इंडिया से प्राप्त 1 करोड़ गोलियों में से) देने का निर्णय भी किया गया है ।

Mr. Speaker: Call-attention notice. Shri S. M. Banerjee.

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : अध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन सुन लें ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य बैठ जायें—श्री बनर्जी ।

श्री रामेश्वरानन्द : अध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन सुन लें ।

अध्यक्ष महोदय : मैं ऐसे नहीं सुनूंगा । माननीय सदस्य इस तरह बाधा न डालें ।

———

12 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

LAY-OFF OF WORKERS BY AIR INDIA AND CANCELLATION OF CERTAIN FLIGHTS FROM CALCUTTA BY I.A.C.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): Sir, I call the attention of the Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon:—

> The reported lay-off of 1274 workers by Air India and cancellation of 13 IAC Flights from Calcutta.

May I submit, Sir, that the two calling-attention notices have practically been clubbed together, but these are two separate matters. Therefore, when we put questions, kindly allow us (a) and (b).

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): I think, it is better that they are divided. About the Air-India lay-off, it is a natural consequence of the illegal action taken by the navigators. I made a long statement day before yesterday here in this House. Naturally, when the pilots also declined to fly the aircraft without navigators, though rules permit that on land they could fly without navigators, there was no alternative for the company except to lay them off. About the navigators the Corporation is taking what disciplinary action will be necessary under the circumstances. I have no additional information about Air-India.

About the IAC I would like to have a little time. I would like to get the information. It is most unfortunate that 13 services have been cancelled. I would like to make a statement tomorrow morning, if you permit me.

Mr. Speaker: All right. What are the subjects that have been combined?

Shri S. M. Banerjee: The reported lay-off by Air-India and the cancellation of flights by the IAC.

Mr. Speaker: I have got the notice before me.

Shri S. M. Banerjee: They pertain to the same Minister; that is why I combined them.

Mr. Speaker: Now he will listen to me also.

Shri S. M. Banerjee: Kindly hear me. I have already said.....

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): Let us hear the Speaker also.

Mr. Speaker: Now, he says that they are two separate subjects and they have been combined; therefore, he should have the opportunity....

Shri S. M. Banerjee: I never said that.

Mr. Speaker: He combines them himself and now he asks me.... (*Interruption*). Please listen now. In the notice he says:

> "Laying off of 1274 workers by Air India and Cancellation of 13 IAC Flights".

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : अध्यक्ष महोदय, मेरी विनती सुन लें । दोनों कारपोरेशन अलग हैं ।

Mr. Speaker: Now he has asked for time till tomorrow.... (*Interruption*).

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, एयर इंडिया इंटरनेशनल के बारे में पूछने दीजिए । मंत्री महोदय कोई नया बयान नहीं दे रहे हैं ।

Mr. Speaker: Order, order. About Air-India he has made a statement and about the Corporation he says that he wants time.

Shri S. M. Banerjee: About Air India we want to put questions.

Mr. Speaker: Questions on both might be put together.

श्री मधु लिमये : उस से कनफ्यूजन हो जायेगा । वे दोनों सवाल अलग हैं ।

अध्यक्ष महोदय : तब मैं उन दोनों को इकट्ठा ही लूंगा ।

Shri S. M. Banerjee: Today is the last date. Unless something is done today about this award....

Mr. Speaker: If it is the last day, I will allow him the opportunity.

Shri S. M. Banerjee: From the statement of the hon. Minister it appears that this lay-off has been ordered as a natural consequence of the navigators being on strike and we were told in this House that with the exception of navigators all others were happy and that they agree with the findings of the tribunal. I want to know whether it has been brought to the notice of the hon. Minister that the General Secretary of the Indian Pilots' Guild, All-India Aircraft Maintenance Association, Flight Operations Officers' Guild and Air Corporation Employees' Union have jointly issued a statement that after a careful study of the award given by the National Industrial Tribunal, it is their considered opinion that unless the award is radically modified it would not be acceptable to them.

"In this regard we have conveyed our views to the Secretary, Ministry of Civil Aviation and the Management of Air-India on more than one occasion. At this juncture though only the Navigators have gone on strike, almost all other categories of employees are equally dissatisfied with the Management of Air-India and the implications of the Award. It is our fervent hope that the Government will take immediate steps to modify the Award before the situation drastically deteriorates."

This shows that not only Navigators but other categories of employees are also dissatisfied with the Award, except the Flight Engineers, of course. I want to know whether the hon. Minister will kindly consider the views of the other employees also and enter into some settlement.

Shri Sanjiva Reddy: After considering all aspects, we made the statement the day before yesterday. It is not only Navigators but others also may be dissatisfied with it. But it is the Navigators who have given a notice of strike—others have not done so—and they have gone on strike, whatever may be the attitude of other employees. The pilots have refused to fly without Navigators though the rules permit that they could fly without them.

Mr. Speaker: Shri Daji.

श्री मधु लिमये : हड़ताल किये बिना सरकार उनकी बात नहीं सुनती है ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इस तरह बैठे बैठे न बोलते जायें ।

Shri Daji (Indore): Either the question of Mr. Banerjee was not clear....

Shri S. M. Banerjee: It is quite clear.

Shri Daji: ....or the replies are not happy because the way the hon. Minister has replied, it gives an impression that the demands will be considered only if others go on strike. That is an impression that will go from this House—that is our anxiety—that others have not yet gone on strike. Should we understand that the demands will be considered only if others go on strike? That is an unfortunate impression created. Sir, my question is that if the Navigators agree to go back to work and start the services, would it be possible for the Government to reconsider the entire question of the Award?

Shri Sanjiva Reddy: I had already stated in the other House yesterday that if the workers regret for what they had done, the illegal action taken by them, and also assure the Corporation that they are not going to repeat it in future, the Government will then consider taking them back.

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सही है कि खोसला ट्रिब्यूनल की स्थापना के बाद भी व्यवस्थापकों ने पायलटों की शिकायतों को सुना, उन पर ध्यान दिया और कुछ कार्यवाही भी की और ठीक उसके विपरीत उन्होंने तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सब से बड़ी यूनियन को सुनने से भी इन्कार कर दिया और इससे असन्तोष फैला है ।

Shri Sanjiva Reddy: No, Sir. Maybe, others also might have expressed dissatisfaction. But these are the people who are creating trouble. Really, they can point out their difficulties, they can explain them, they can talk and they can negotiate. Here, the Navigators have gone on strike and the pilots refuse to fly though under the rules they could fly without Navigators. The others also can certainly approach the Corporation and place their point of view before the Corporation.

श्री रामसेवक यादव : खोसला ट्रिब्यूनल नियुक्त हुआ और मंत्री महोदय ने दो दिन पहले बताया था कि सारी बातें सुनने का उसी को अधिकार था—और कोई नहीं सुनेगा । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या खोसला ट्रिब्यनल की नियुक्ति के बावजूद भी पायलटों की शिकायतों को व्यवस्थापकों ने सुना और उनको कुछ राहत भी दी लेकिन ठीक उसके विपरीत जब तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सब से बड़ी यूनियन ने अपनी शिकायतें रखनी चाहीं तो उनको नहीं सुना गया ।

Shri Sanjiva Reddy: It is wrong.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : माननीय मंत्री जी ने बताया है कि जिन लोगों ने हड़ताल की उन की बात वह सुनने के लिए तैयार हैं । मैं कहना चाहता हूं कि जब तक लोग हड़ताल नहीं करते हैं तब तक सरकार उनकी बात नहीं सुनती है । जब किन्हीं कर्मचारियों की वाजिब मांगें सरकार के पास आयें अगर वह बिना हड़ताल की प्रतीक्षा किये उन पर ध्यान दे तो ऐसी स्थिति पैदा न हो । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार भविष्य में इस बात का ध्यान रखेगी कि कर्मचारियों की मांगें आने पर तुरन्त उन पर ध्यान दिया जाये ताकि ऐसी स्थिति पैदा न हो ।

Shri Sanjiva Reddy: It is a wrong assumption that Government will hear only after they go on strike. This time we will prove it to the satisfaction of the hon. member that Government will take firm action.

श्री मधु लिमये : यह खोसला ट्रिब्यूनल कायम हुआ—जुलाई 1964 में उसके बाद ये जो विभिन्न कर्मचारियों के संघ हैं उन में से कुछ संघों के साथ बातचीत करके व्यवस्थापकों ने समझौता किया । मेरे पास एक पत्र है एयर इण्डिया इन्टरनेशनल का जो उन्होंने फ्लाइट इन्जीनियर्स को लिखा है, उसका एक ही जुमला मैं पढ़ कर सुनाता हूं—

"Please refer to correspondence resting with your letter No. IFFA/AI/65330, dated the 20th January, 1965.

"This matter was further discussed by the General Manager on 21-1-1965 when it was explained to your representatives that the Industry practice in the matter of ranking of flight engineers and flight navigators was not uniform and there was also a certain history in Air India itself.

"Having regard, however, to the general trend in the industry,

[श्री मधु लिमये]

the management are agreeable to the proposition that the flight engineers and flight navigators are ranked equally, below the Commander and First Officer."

तो 15 साल की जो परम्परा थी उसके विपरीत जाकर जब कि एक ट्रिब्यूनल बैठा था इन्होंने फ्लाइट इन्जीनियर्स के साथ समझौता किया । जिसके फलस्वरूप ये सारी तकलीफें पैदा हो गई हैं । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि करीब 5 लाख का हर दिन घाटा हो रहा है, मामला बहुत महत्वपूर्ण है, सख्ती की जब भाषा इस्तेमाल करते हैं तो इनका कर्तव्य है कि कानून के साथ चलते । जब इन्होंने कुछ कर्मचारियों के साथ समझौता कर लिया है तो इस वक्त सख्ती की भाषा का इस्तेमाल करना शोभा नहीं देता ।

कुछ माननीय सदस्य : प्रश्न पूछिये ।

श्री मधु लिमये : मैं प्रश्न कर रहा हू आप हल्ला क्यों कर रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : पांच मिनट आपने सवाल में लगा दिये ।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, मेरा आपके मार्फत यह सवाल है कि इस प्रश्न के महत्व को देखते हुए वे खेद प्रकट करें, माफ़ी मांगें, इस तरह की नउ शर्तें लगाने के बजाय क्या वह उन से कहेंगे कि वे काम शुरू करें और यह जो एक तकनीकी मामला है, उसकी ठीक तरह से जांच करने के लिये हम कमेटी वगैरह कायम करने के लिये तैयार हैं, इस वक्त व बिला शर्त काम पर चले जायें ।

Some hon. Members: No.

Shri Sanjiva Reddy: I do not know which part of it is a question and which part of it is his speech. Whatever the talks might have been. . .

Mr. Speaker: It was only a suggestion whether, instead of asking them to apologize and asking for forgiveness.

श्री मधु लिमये : मेरे सवाल का पहला हिस्सा है कि उन्होंने समझौता किया या नहीं । पहले हिस्से का जवाब क्या है ? ट्रिब्यूनल के रहते हुए भी इन्होंने समझौता किया या नहीं ?

Mr. Speaker: . . . .he will ask those people to resume work and afterwards appoint a committee.

Shri Sanjiva Reddy: How can it be done?

श्री मधु लिमये : ट्रिब्यूनल के रहते हुए भी इन्होंने समझौता किया या नहीं, इसका जवाब नहीं आया ?

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइये । पांच मिनट तक तो सवाल की तम्हीद आई, उसके बाद सवाल आया, जब मैंने सवाल पूछा तो एक्सप्लेनेशन आया, फिर कहा गया कि मेरा जवाब नहीं आया, जब उसका जवाब आये तो फिर बहस पर 15 मिनट लगा दें, इस तरह से अगर आप वक्त लगाते चले जायें. . . . .

श्री मधु लिमये : मेरा पहला हिस्सा यह था . . . . .

अध्यक्ष महोदय : अब आप बैठ जाइये ।

Mr. Speaker: Mr. P. C. Borooah:

Shri U. M. Trivedi: I rise on a point of order. The point is this. Last week, the whole House castigated the attitude from all sides of these strikers. Today what has happened is that different sentiments are being expressed. Is there anything new that has happened?

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): Nobody is expressing different sentiments. We continue to maintain the same attitude.

Shri P. C. Borooah (Sibsagar): May I know whether this matter was referred to the industrial tribunal with the consent of the parties concerned, *i.e.*, navigators and engineers, and whether this award is binding on the Government and on those people?

Shri Sanjiva Reddy: It is binding.

Shri S. M. Banerjee: Only this award is binding. The other awards are not binding. What has happened to the award on D.A.?

Mr. Speaker: Order, order.

Mr. Chaturvedi.

Shri S. N. Chaturvedi (Firozabad): My question related to the IAC for which the Minister will make the statement tomorrow.

श्री यशपाल सिंह (कैराना) : क्या सरकार के पास इस तरह का कोई अनुमान है कि इस बीच में कितना नुकसान हुआ है और यह नुकसान किस तरह से पूरा किया जायगा ?

Shri Hanumanthaiya (Bangalore City): The striking people must pay.

Shri Sanjiva Reddy: A correct estimate has not been made yet, and we shall have to get it later.

श्री रामसेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे यह निवेदन है, इस सिलसिले में मैं आपका मार्ग निर्देशन चाहता हूं । चन्द प्रश्नों के जवाब नहीं में आते हैं और वे उत्तर गलत होते हैं, तो फिर उसको ठीक करने के लिये 115 के अन्तर्गत कहते हैं .....

अध्यक्ष महोदय : आपको मुझे लिखना चाहिये, और मैं उनसे मालूम करूंगा, तब तक उसको नहीं उठाना चाहिये ।

श्री रामसेवक यादव : हमारे पास बाकायदा लिखा मौजूद है, उन्होंने गलत जवाब दिया है ।

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे लिख भेजिये ।

श्री रामेश्वरानन्द : अध्यक्ष महोदय, मेरा भी निवेदन है ।

अध्यक्ष महोदय : आपको मैंने दो तीन दफ़ा कहा है .....

12.17 hrs.

RE: STATEMENT ON REORGANISATION OF PUNJAB ON LINGUISTIC BASIS

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : जितनी बार कहा, उतनी बार बैठता रहा हूं, अब मेरा निवेदन सुन लीजिये ।

मेरा निवेदन यह है कि कल यह घोषणा की गई थी मंत्री महोदय की ओर से कि आज प्रश्नों के पश्चात् पंजाबी सूबे की घोषणा के सम्बन्ध में वक्तव्य दिया जायेगा और आपने भी यही कहा था कि आज प्रश्नों के पश्चात् यही होगा । मैंने इसके लिये समय भी पूछ लिया था, किन्तु वह आज की अपेक्षा कल ही दे दिया गया । मैं यह जानना चाहता हूं कि हमको विश्वास में लेकर भी हमारी सरकार का यह जो व्यवहार है, क्या यह विश्वास में लेने योग्य है ?

श्री बड़े (खारगोन) : मेरा भी यही कहना है । मैंने भी पूछा था और आपने कहा था कि स्टेटमेंट कल होगा । इसी लिये मैंने स्वामी जी को भी कह दिया और हम सब लोग चले गये । इस में कुछ गड़बड़ है ।

अध्यक्ष महोदय : जो मेम्बर साहबान ने कहा है वह सब दुरुस्त है । होम मिनिस्टर साहब के कहने पर मैंने भी एतबार दिलाया था कि आज स्टेटमेंट होगा । बाद में इत्तिला दी गई कि स्टेटमेंट पांच बजे तैयार हो जायगा और वह करेंगे । इस बारे में मैंने हाउस में एनाउन्स किया और यह भी कहा कि स्वामी जी को कोई इत्तिला दे दें । बल्कि यहां पर यह सवाल भी किया गया कि स्वामी

[अध्यक्ष महोदय]

जी को क्यों खास कहा जा रहा है और मैंने यही कहा कि उनको ज्यादा दिलचस्पी है, उन्होंने फिक्र जाहिर की थी, इस वास्ते मैं चाहता हूं कि उनको इत्तिला दी जाय। अब मेम्बर साहबान को चाहिये कि कुछ नजदीक हों या घर पर हों, ताकि उनको इत्तिला दी जा सके। नोटिस बोर्ड पर भी इसको लगा दिया गया था कि स्टेटमेंट पांच बजे दिया जायेगा। इस वास्ते इसमें और ज्यादा कुछ नहीं हो सकता है।

श्री रामेश्वरानन्द : सरकार इस तरह से बदलती है, ऐसी क्या विशेष बात हो गई थी। हमको समय देने पर भी इस तरह से किया गया, ऐसी क्या आपत्ति आ गई थी, ऐसी कौन सी परिस्थिति थी ?

PAPERS LAID ON THE TABLE

DELHI TOURIST VEHICLES (AMENDMENT) RULES

The Minister of Transport, Aviation, Shipping and Tourism (Shri Sanjiva Reddy): I beg to lay on the Table a copy of the Delhi Tourist Vehicles (Amendment) Rules, 1965, published in Notification No. 19(10)/64-PR(T) in Delhi Gazette dated the 28th October, 1965, under sub-section (3) of section 133 of the Motor Vehicles Act, 1939. [*Placed in Library. See* No. LT-5822/66].

CERTIFIED ACCOUNTS OF NATIONAL CO-OPERATIVE DEVELOPMENT CORPORATION

The Deputy Minister in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Shyam Dhar Misra): On behalf of Shri C. Subramaniam, I beg to lay on the Table a copy of the Certified Accounts of the National Co-operative Development Corporation, New Delhi for the year 1964-65 along with the Audit Report thereon, under sub-section (4) of section 17 of the National Co-operative Development Corporation Act, 1962. [*Placed in Library.* See No. LT-5823/66].

WHITE PAPER NO XII CONTAINING NOTES, MEMORANDA AND LETTERS EXCHANGED BETWEEN GOVERNMENTS OF INDIA AND CHINA

Shri Shyam Dhar Misra: On behalf of Shri Swaran Singh, I beg to lay on the Table a copy of White Paper No. XII containing Notes, Memoranda and letters exchanged between the Governments of India and China between January, 1965 and February, 1966. [*Placed in Library. See* No. LT-5824/66].

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): On a point of clarification...

Mr. Speaker: Perhaps, he may not be able to give that clarification, because he was just asked to stand up. It will have to come from the Minister of External Affairs.

Shri Hari Vishnu Kamath: Stepney Minister?

FOOD CORPORATIONS (FIFTH AMENDMENT) RULES

The Minister of State in the Ministry of Food, Agriculture, Community Development and Cooperation (Shri Govinda Menon): I beg to lay on the Table a copy of the Food Corporations (Fifth Amendment) Rules, 1966 published in Notification No. GSR. 288 in Gazette of India dated the 22nd February, 1966, under sub-section (3) of section 44 of the Food Corporations Act, 1964. [*Placed in Library. See* No. LT-5825/66].

12.19 hrs.

COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS

FIFTEENTH REPORT

Shri Subodh Hansda (Jhargram): I beg to present the Fifteenth Report of the Committee on Public Undertakings on the action taken by Government on the recommendations contained in the Hundred and twentieth Report of the Estimates Committee

(Second Lok Sabha) on Sindri Fertilizers and Chemicals Limited.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): On a point of clarification. Yesterday also, a similar report was laid on the Table of the House. We are glad to see that this practice is developing in this House and I hope that it will be formed and cultivated more assiduously. What exactly is sought to be done here? The Estimates Committee seems to have presented a certain report, and Government have taken action thereon. The Public Undertakings Committee has now presented a report on the action taken by Government on the recommendations contained in the Hundred and twentieth Report of the Estimates Committee (Second Lok Sabha). I would like to know whether the information regarding action taken on the Estimates Committee's report by Government goes to the Public Undertakings Committee.

Mr. Speaker: Yes.

Shri Hari Vishnu Kamath: Does the Estimates Committee not take notice of this? Does it not go back to the Estimates Committee? What is the procedure?

Shri Daji (Indore): The Public Undertakings Committee combines the functions of the Estimates Committee and the Public Accounts Committee in respect of public undertakings. So such recommendations as made by the Estimates Committee or Public Accounts Committee in respect of those undertakings and the action taken thereon by Government go before the Committee on Public Undertakings.

Mr. Speaker: That is right.

12.21 hrs.

RE: POINT OF ORDER

Shri Radhelal Vyas (Ujjain): I seek your permission to raise a point of order under rule 376, proviso to sub-rule (2) (*Interruptions*).

Mr. Speaker: He had written to me three days back and got my consent.

Shri Radhelal Vyas: My point of order is that there has been continuously violation of certain rules, rules which are not being properly enforced in the House, with the result that the proceedings of the House are obstructed or interrupted and much of the useful time of the House is being spent every day. I therefore invite your attention to certain rules of procedure and request you to kindly see that they are properly enforced; and if any Member really obstructs or interrupts and unnecessarily takes away the useful time of the House, you will kindly take proper action immediately. . . .

An hon. Member: Is it a point of order?

Mr. Speaker: He had written to me and sought my permission under rule 377. I had given him permission.

Shri Hem Barua (Gauhati): That does not mean that he can take the liberty to cast aspersions on the Chair.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): He means well. Let us see.

Shri Tridib Kumar Chaudhuri (Berhampur): We must uphold the dignity of the Chair.

Shri H. N. Mukerjee (Calcutta Central): If it is a discussion in regard to the Chair's conduct in regulating the proceedings of the House, it could be discussed in your room. But here without referring to a specific occurrence in the House, how can a point of order be raised?

Mr. Speaker: If he looks into rule 377, he will find it there.

Shri Bhagwat Jha Azad (Bhagalpur): It is not a reference to the conduct of the Chair. It is in reference to the conduct of some Members, on this side or on that side.

Mr. Speaker: It indirectly comes upon the Chair, in that the Chair is not enforcing those rules.

Shri Radhelal Vyas: That is mentioned in rule 376(1).

"A point of order shall relate to the interpretation or enforcement of these rules. . . .".

A point of order can be raised with regard to the enforcement of the rules.

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : उसके अन्तर्गत आप प्वाइंट आफ आर्डर नहीं उठा सकते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : 376 के नीचे कर रहे हैं ?

श्री राधेलाल व्यास : 376, प्राविसो टू सब-रूल 2 ।

Mr. Speaker: Then I cannot permit him because that relates to the business of the House at the moment.

Shri Dwivedy.

Shri Radhelal Vyas: I am raising it under different rules.

Mr. Speaker: No, no. He will excuse me.

Shri Radhelal Vyas: 377, also 197. . .

Mr. Speaker: Order, order.

12.24 hrs.

POINT RE: PROCEEDINGS

Shri Surendranath Dwivedy (Kendrapara): Mr. Speaker, the House is aware of the developments yesterday which led some of us to walk out of the House. I am not going to discuss or question the ruling of the Deputy-Speaker who was occupying the Chair then, although I consider that ruling to be in proper. What I am concerned with is.....

Mr. Speaker: I cannot sit as a court of appeal.....

Shri Surendranath Dwivedy: Therefore, I am not making any appeal to you against that ruling.

Mr. Speaker: There should be no comments also made on that ruling.

Shri Surendranath Dwivedy: Although I consider it improper, I am not raising that question....

Mr. Speaker: That is a comment. I am asking him not to make it.

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): Friendly comment.

Shri Surendranath Dwivedy: We are concerned here with the behaviour, manner and the attitude of the Chair.

Mr. Speaker: Just at this moment?

Shri Surendranath Dwivedy: I am referring to the incident yesterday. If these questions are not clarified in this House, it will not help in conducting the House in an orderly manner. The Chair must also behave....

Mr. Speaker: He will kindly listen to me. If something is to be said about the way the Chair or the presiding officer conducted himself yesterday, then of course it would be out of ordr because if any Member has got any complaint against the Speaker or the Deputy-Speaker, there can only be a substantive motion. His conduct cannot be discussed here in this manner. Only if procedure has to be referred to, he may only refer to that briefly; I only allowed him in those circumstances.

Shri Surendranath Dwivedy: I bow to your ruling. When you give this ruling you have also to remember the responsibility of the Chair under the circumstances in which we are placed here, there the Opposition have practically no opportunity to avail of and to pass a vote of no confidence against the Speaker or the Deputy Speaker. It is a special circumstance. Yesterday that was also referred to. What I am concerned today is this. I want protection and your guidance, the Chair's guidance particularly.**

---

*Expunged as ordered by the Chair, *vide* col 7050.

Mr. Speaker: I cannot listen to all this.

Shri Surendranath Dwivedy: The other point I want to make is....

Mr. Speaker: If he had confined himself to the facts that could be stated here, I would have allowed him, but he is going out of the point and I cannot allow that much.

Shri Surendranath Dwivedy: If you please permit me . .

Mr. Speaker: Things that he says here should not be said against the Chair.

Shri Surendranath Dwivedy: I want your guidance.

Mr. Speaker: For guidance, this could not be said.

Shri Surendranath Dwivedy: I want a clear interpretation as to how members should conduct themselves in this House.**

I think I can refer to that.

Mr. Speaker: I have read that, I know what has happened, not only that, but I was listening to all proceedings in my Chamber; I know every word, the sequence and the order.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur): You could have come.

Mr. Speaker: Really I found it difficult; I purposefully did not come for that notice, for that subject.

Shri Surendranath Dwivedy: I want to refer to your interpretation of rule 372 . . . (*Interruptions*).

Mr. Speaker: If reflections are cast on the Chair, I could no allow that.

Shri Surendranath Dwivedy: There is no question of reflection. It is for my own understanding. Rule 372 says that no questions can be put at the time the minister makes a statement. Now, actually, this is not all that the rule says. Direction No. 119 of the Speaker reads like this:

> "A Minister desiring to make a statement in the House under rule 372 shall intimate in advance the date on which the statement is proposed to be made and also send a copy of the statement to the Lok Sabha Secretariat for the information of the Speaker."

Now, we are barred from putting any question, although I was permitted to put a question.

Mr. Speaker: Which Direction is this?

Shri Surendranath Dwivedy: Direction No. 119. In this case the Rules of Procedure were cited, that we cannot pu questions and that at the time of making the statement no question shall be put. This rule was interpreted against us, Members. But I saw that the particular statement was not submitted to the Secretariat before, but the Minister laid that statement on the Table of the House after he made the statement.

**then he would not have permitted the Home Minister at all to make that statement since he had failed to submit a copy to the Lok Sabha Secretariat before he made that statement here. So far as the aspect is concerned, he completely ignored it, but when it came to the matter of putting questions, then only he asked us not to do anything. Here also there is a convention, regular convention, in this House. The rule says that at the time of making the statement one shall not put questions, but it has been held by you,—and with your permission it has been done,—that on every occasion, it is not at the time of making the statement but after the statement is made, questions are permitted.

**Expunged as ordered by the Chair, *vide* col. 7050

[Shri Surendranath Dwivedy]

sometimes immediately after and sometimes you rule "let the Members go through the statement and I will permit them to put questions later on." This practice is prevailing in this House and to the satisfaction of all concerned, because important statements are sometimes made in the House wherein it becomes necessary that others also should say something to get clarification on the points because it affects the country.

Shri Ranga (Chittoor): That is the established practice.

Shri Surendranath Dwivedy: That is the established practice. In this case, the Deputy-Speaker who was in the Chair knew all this practice. If it was his desire that, since the Government was not in a position to clarify any of the questions that may be raised, he should have told us earlier, that could be done as had been done on previous occasions by you: sometimes you also appealed to the Members saying "this is a very complicated affair and so let not Members put any questions now". But in this case nothing was said like that. The Chair only drew attention to rule 372 and said that the rule says so and so and that he cannot permit questions. Only when it was insisted, he said only two or three questions can be put, and some Members objected to it and asked why only two or three questions and under what criterion can he do that. Then it was said it was his discretion. Then several Members got up. I want specifically to draw your attention to that part of the proceedings.

Mr. Speaker: I know that.

Shri Surendranath Dwivedy: When we got up, he asked all of us to sit down, and then Shri P. K. Deo said, "You called me, I was on my legs."

Then the Deputy-Speaker said, "Order, order. One at a time." It was said that there was no permission given to me. I got up and put a question. He intervened and said that "we are not concerned with that now." Again he intervened and said "He has said that." So it goes on. When actually, after the question was put it was pointed out in the House that answers should be given. Instead of permitting answers to be given, he again went back to the previous appeal and showing or quoting the rules said "No. No." He said that "I did not permit." It was not a fact as borne out by the proceedings of the House which I read out. It was repeatedly stated here by my friend Shri H. N. Mukerjee and others that it is on record and the questions had gone on record—

Mr. Speaker: Kindly allow me to say a few words. There ought not to be further discussion raised on this matter. If he allows me to say a few words, I shall.

Shri Surendranath Dwivedy: Certainly. The main question that has to be decided is whether the rules can be interpreted in a manner to suit the convenience of the Government whenever Chair wants to do it in that manner. You should clarify it.

Mr. Speaker: Hon. Members will bear with me for a short while. There is one question first that the Deputy-Speaker was in the Chair; a point arose; he just quoted the rules and disallowed the questions. There is no authority with me or anybody else to question what has been done by the Presiding Officer.

Shri Hari Vishnu Kamath: He allowed it and then disallowed it. That is the anomaly.

Mr. Speaker: Even then, I am not a court of appeal that I can entertain any of those allegations so far as that is concerned.

There comes another question. Mr. Dwivedy wanted to say that this is the interpretation of rule 372. So far

as what occurred yesterday is concerned, the interpretation that was put by the Deputy-Speaker at that time is final and there is no re-opening of it. That finishes yesterday's matter.

Shri Hari Vishnu Kamath: Rule 377 does allow that.

Shri Ranga: Under similar circumstances, shall we be helpless? According to your own interpretation, we cannot question it.

Mr. Speaker: Don't be impatient.

Shri Ranga: For years this has been the practice that the Chair's ruling cannot be opened. Either you lay down some definite guidance which will be binding on every occupant of the Chair or we are completely helpless.

Mr. Speaker: It is very unfortunate that before hearing me . . .

Shri Ranga: We are entitled to draw your attention to it again and again until we get proper guidance which will be binding on all the occupants of the Chair.

Mr. Speaker: Then I would not give any lessons now. The matter is finished. It is not necessary for me to reopen it.

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : अध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है ।

Mr. Speaker: If I want to say anything, I am not allowed.

श्री मधु लिमये : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है ।

अध्यक्ष महोदय : कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है ।

Mr. Speaker: What is it that the member wants to say, I do not understand. So far as the practice is concerned, this is correct that we have been allowing certain questions by way of elucidation. There is no doubt about it and we would not depart from it. So far as the rule is concerned, it is correct. But I think the power can be taken under rule 389 which says:

> All matters not specifically provided for in these rules and all questions relating to the detailed working of these rules shall be regulated . . ." etc.

Therefore, we have been allowing some elucidation. At certain times the Chair has to exercise discretion in that matter.

श्री किशन पटनायक (सम्बलपुर) रूल बना दीजिये । डाइरेक्टिव दे दीजिये ।

Mr. Speaker: That practice has been there; we are not going to abrogate or discontinue that. But members also must realise that the rule is there and if there is some occasion when questions are not allowed or it is considered that in the interests of the nation, questions should not be allowed at that moment . .

Shri Surendranath Dwivedy: Do you think we will put questions which will go against the nation? Why this assumption?

Mr. Speaker: After all, opinions might differ. I am taking it for the sake of illustration. I do not say that any questions that were intended to be put yesterday were against the interests of the nation. But the Home Minister at that time also observed that the Cabinet had taken a decision . . . .

Shri S. M. Banerjee: Not at that time, but it was an after-thought.

Mr. Speaker: May be; but I heard him say that the Cabinet had taken a decision just a few hours or minutes earlier—I do not remember and therefore he was not prepared to answer any questions at that moment.

An hon. Member: After the "walk-out" he said that.

Mr. Speaker: So far as yesterday's matter is concerned, that remains closed, because I cannot help it. So far as the future is concerned, of ourse. . . .

Shri Radhelal Vyas (Ujjain): Before you say something about the future, Sir, kindly hear us also. फ्यूचर के बारे में कोई व्यवस्था देने के पहले हमारी भी सुन लीजिए।

अध्यक्ष महोदय : अच्छा, मधु लिमये का प्वाइंट आफ आर्डर पहले सुन लें।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, मेरा जो व्यवस्था का प्रश्न है वह 376(2) के अन्दर है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस वक्त जो वर्तमान नियम हैं और कई मामलों में सदन की जो परिपाटी है, "यूसेज ऐंड प्रैक्टिस" उसमें टकराव होता है। आपने पूछा कि क्या इलाज है ? तो मैं इलाज बताता हूं विनम्रता के साथ कि सदन नेता कांग्रेस पार्टी के चेतक हैं और विरोधी दलों के जो नेता हैं उनको बुलायें। इन नियमों में परिवर्तन करने के लिये एक सम्मेलन बुलाया जाय। मैंने 30 तरमोमें संशोधन दिये हैं। हो सकता है कि उन में से कुछ पसन्द न आयें। मेरा यह आग्रह नहीं कि सभी मान लिये जायें। लेकिन चूंकि हमारे यूसेज ऐंड प्रैक्टिस और नियमों की भाषा में टकराव पैदा होता है जैसे 197 अध्यक्ष महोदय आप देख लीजिए, कालिंग अटेंशन का है, उसके बारे में आप प्रश्न पूछने देते हैं जब कि नियमों में यह नहीं है।

अध्यक्ष महोदय अच्छा तो वह रूल्स कमेटी के सामने जायगा

श्री मधु लिमये : आपने कहा कि क्या इलाज है तो इलाज यह नहीं है कि अविश्वास का प्रस्ताव लाया जाय। इलाज यह है कि जो कार्य-पद्धति है उसमें सदन की परिपाटी परम्परा और व्यवस्था को देखते हुए हम परिवर्तन करें। इतना ही मेरा निवेदन है।

श्री राधेलाल व्यास : अध्यक्ष महोदय, आपने अभी रूल 372 के अनुसार कुछ बातें हमारे सामने रखीं। एक तो यह कि एक ऐसा कन्वेंशन हो रहा है प्रैक्टिस रही है कि किसी स्टेटमेंट के बाद में प्रश्न पूछने की इजाजत दी जाती रही है लेकिन मैं आपसे निवेदन करूंगा कि अगर रूल बिलकुल साफ है कि ऐसा नहीं होना चाहिए तो क्या ऐसी प्रैक्टिस अगर हमारी गलती से या हमने उधर गौर नहीं किया और ऐसी प्रैक्टिस अगर कायम हो गई कि जिससे रूल भंग होता हो तो क्या प्रैक्टिस को प्रेफरेंस मिलेगी या रूल माना जायगा ?

श्री मधु लिमये : यह पहले नहीं उठाया ?

श्री राधेलाल व्यास : पहले कभी मौका नहीं आया। अब आया तो मैं उठा रहा हूं। इसमें जो शब्द है श्री द्विवेदी साहब ने जिस तरह से कहा वैसे शब्द नहीं हैं। मैं इसको पढ़ कर सुनाता हूं :

"A statement may be made by a Minister on a matter of public importance with the consent of the Speaker but no question shall be asked at the time the statement is made."

आपने कैन वी कहा था।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : आपने सुना नहीं।

श्री राधे लाल व्यास : मैंने खूब अच्छी तरह से सुना ..... (**व्यवधान**)

श्री मधु लिमये : प्रोसीडिंग्स पढ़ी जाये। ..... (**व्यवधान**)

श्री राधे लाल व्यास : आप प्रोसीडिंग्स पढ़ लीजिये। ..... (**व्यवधान**) खैर। आपने शैल कहा तो कोई बात नहीं। ..... (**व्यवधान**) ..... नहीं उन्होंने कैन पढ़ा था भाई साहब माफ कीजिएगा। ..... (**व्यवधान**) ...

अध्यक्ष महोदय : आर्डर आर्डर ।

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय यह गलत आरोप क्यों लगा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह कायदा नहीं है कि हर एक जगह से जहां बैठे हैं वहीं से हर एक कहता रहे । कुछ तो नियमों के मुताबिक चलना चाहिए ।

श्री राधेलाल व्यास : अब "at the time the statement is made" इसके मानी यह नहीं है कि स्टेटमेंट के वक्त कोई खड़ा हो जाय और सवाल कर ले उसके दरमियान में । ऐसा मतलब नहीं है । . . . (व्यवधान) . . . . . सुन लीजिए । मुझे कहने तो दीजिए । आपको फिर मौका मिलेगा । रोज मिलता रहता है ।

मैं आपका ध्यान रूल 197 की तरफ भी दिलाना चाहता हूं जो कि कालिंग अटेंशन टु मैटर्स आफ अर्जेन्ट पब्लिक इम्पार्टेंस के बारे में है उसमें सब-रूल (2) में है :

"There shall be no debate on such statement at the time it is made."

तो क्या इसका मतलब यह है कि उस वक्त में डिबेट भी शुरू हो जायगी और आप एलाऊ करेंगे? ऐट दि टाइम का मतलब यह है कि जिस समय स्टेटमेंट किया जायगा या वह आर्डर पेपर पर है उस समय से मतलब है और उसके माने यह हैं कि आर्डर पेपर पर जिस समय वह स्टेटमेंट किया जाता है वह खत्म हो जाय वह भी ऐट दि टाइम ही माना जायगा और दूसरा बिजनेस जो आर्डर पेपर पर है वह शुरू होने के पहले तक का सब टाइम ऐट दि टाइम माना जाएगा । यह नहीं हो सकता कि ऐट दि टाइम के मतलब लास्ट मेंटेंस और लास्ट वर्ड जब खत्म हो उसके पहले के टाइम से हो ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने समझ लिया । मिस्टर माथुर । अब एक एक करके ही मैं बुला सकता हूं ।

Shri Harish Chandra Mathur (Jalore): Mr. Speaker, in the first place, I want to make it perfectly clear that my observations and remarks have got no reference whatsoever to individuals, they are based on principals and rules and therefore nobody need take them as touching somebody individually.

Mr. Speaker, what I want to know, in the first place, is under what provision you have permitted Shri Surendranath Dwivedy, my very esteemed friend.....

Shri Madhu Limaye: Rule 377.

Shri Harish Chandra Mathur: I just want to know that so that my observations may be contained within that. I want to know under what provision you permitted Shri Dwivedy to take up this matter before the House and make all the observations which he did, so that I may make my further observations.

Mr. Speaker: Under my inherent power. (*Interruptions*).

Shri Harish Chandra Mathur: It was not under any rule. That is perfectly all right. I quite understand that. It was not under rule 377 or any rule, but it was under your inherent powers that you permitted him to make these observations. I have nothing to say on that. You did it under your inherent powers, so that we can also take advantage of your inherent powers. That is the only thing I want to say, that it was not under any provision or any rule but it was only under your inherent powers, apart from all the rules, that a business which is not covered by any rules was permitted, under your inherent powers, to be taken up on the floor of this House. I have nothing to say on that.

श्री मधु लिमये : 377 के नीचे नहीं लिया है ?

अध्यक्ष महोदय : आर्डर आर्डर ।

श्री मधु लिमये : हम भी तो जानना चाहते हैं .....

अध्यक्ष महोदय : अब वह कह तो रहे हैं जिनके नीचे है । अब आप भी तो सुनिए ।

श्री मधु लिमये : मैं तो सोच रहा था कि 377 के नीचे पूरा अधिकार है आपको ।

Shri Harish Chandra Mathur: Most of my esteemed friend's observations were directed against the conduct of the Deputy-Speaker yesterday, and certain disparaging observations were made against the conduct of the Chair.

Shri Bade (Khargone): That was resented to.

Shri Harish Chandra Mathur: It is not a question of being resented to. You yourself observed, Sir, that they were not very relevant. I do not know what permission you gave to him. His entire observations, at least 80 per cent to 90 per cent of his observations, were only regarding the conduct of the Deputy-Speaker and the way in which he conducted the proceedings yesterday. May I know whether you would like all those observations to be expunged from the proceedings of the House or you permitted Shri Dwivedy, under your inherent powers, to deal with that matter and you permit this thing to be here on the records. My esteemed friend also said that the only thing they could do was to seek your protection. He wanted to seek your protection and he said that because they are in a very difficult position, in the position in which they are at present, they cannot bring a substantive motion of censure against the Speaker or the Deputy-Speaker. Yesterday, Sir, all the parties possibly walked out. I think it requires only fifty hon. Members to bring in a substantive motion of censure against the Deputy-Speaker or the Speaker.

Shri Surendranath Dwivedy: What about passing?

Shri Harish Chandra Mathur: There is no question of passing. Every day you bring in adjournment motions against the Government. You also bring in no-confidence motions against the Government. Then, why take protection from the Speaker. If all the parties feel like this they can bring in a motion of censure against the Deputy Speaker or the Speaker. If they feel like that they can do so. Therefore, they have a remedy upon to them. There is no need of any protection from you in this matter. I would, therefore, plead that observations made by my hon. friend, on that account, should be withdrawn from the proceedings of the House.

Mr. Speaker, there is only one more observation that I wish to make. Yesterday, when the proceedings were going on the Deputy-Speaker said that he will allow two or three questions, and it was I who rose in my seat to tell him that he should take note of one fact—I did not ask him not to permit questions, because I am never for that—if he permitted questions, it will not be limited to two or three—I wanted to know who those chosen two or three were—and he will have to allow questions to be put by as many Members as he considered to be desirous of putting questions. It is not that you will permit all the 500 Members to ask questions.

Mr. Speaker: He said that once it is open all the members shall have the right.

Shri Harish Chandra Mathur: He will have to permit those who stand on their seats and have a valid point to make. Therefore, I raised this question, knowing full well that under the rules there is no provision under which such questions can be asked, but because there is a general convention all these questions are asked. I never wanted to take any initiative to stop that convention which gives

a right to the members to raise certain issues. But this definitely creates a great difficulty both for the Speaker as well as for us. Therefore, I appeal to you, please, for God's sake, for future you take into consideration what is going to be the procedure when such statements are made and a few Members want to ask some questions. If you want to amend this rule, please amend the rule. If you do not want to amend the rule, you must stick to the rule.

श्री राधेलाल व्यास : अभी आप ने जो बताया कि इनहेरेंट पावर्स के मातहत इजाजत थी तो उस के मुताल्लिक . . .

अध्यक्ष महोदय : इस वक्त कोई प्वाएंट ऑफ़ आर्डर नहीं है । मैं आप को इजाजत नहीं दे सकता ।

श्री राधेलाल व्यास : आप सुन तो लीजिये . . .

Shri Harish Chandra Mathur: We do not want any argument. He said he should be removed. That is not the remedy. He can argue, he can present before you. . . .

Mr. Speaker: Shri Mathur would realise that if we cannot allow a person to speak here. . . .

Shri Harish Chandra Mathur: I never disputed that.

श्री राधेलाल व्यास : रूल 377 में यह साफ कहा हुआ है :

"A member who wishes to bring to the notice of the House any matter which is not a point of order shall give notice to the Secretary in writing. . . ."

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : चिट्ठी लिखी हुई है ।

अध्यक्ष महोदय : मेरे पास उन की चिट्ठी यह मौजूद है ।

Shri Radhelal Vyas: I am sorry; I withdraw my complaint.

अध्यक्ष महोदय : इनहेरेंट पावर्स के मातहत क्या मैं किसी को इजाजत नहीं दे सकता ? मैं इस पर क्या फैसला दूं ?

Shri Radhelal Vyas: It was not under the inherent powers but under rule 377.

Mr. Speaker: Besides rule 377, I have got the inherent powers. अब मैं नहीं समझता कि उस में क्या ऐतराज है अगर मैं कहूं कि मैं इनहेरेंट पावर्स में ले रहा हूं ?

Shri H. N. Mukerjee (Calcutta Central): Mr. Speaker, I am sorry that our friend, Shri Mathur has made certain observations rather gratuitously. He has said that the weapon of the censure motion against the Chair is open to us and we could exercise it. The position is that it is farthest from our intention to think of having to move a vote of censure against the Chair. Yesterday, that happened was the Deputy-Speaker himself made a reference to that. We never wanted to make that suggestion at all. Now, it is not very healthy. . . .

Mr. Speaker: Shri Mathur's reference was to the observations made by Shri Surendranath Dwivedi today.

Shri Ranga: He made it worse by that observation.

Shri H. N. Mukerjee: I am sure you have understood the reality of what happened yesterday, when we were constrained to walk out in conditions which were not of our making. We had listened to a statement of public interest and some of us did not even want to ask questions but some of us wanted a little clarification.

We have no personal animus against whoever is in the Chair on your behalf, whether it is the Deputy-

[Shri H. N. Mukerjee]

Speaker or the other members of the Panel of Chairmen. We do not wish to be constrained to have to be told that we have the weapon of the censure motion against the Chair and that sort of thing, because we only wanted an opportunity for a discussion.

Now that you have stated that in your discretion you have previously amplified the ambut of the rule to provide questions to be asked when statements of the nature of yesterday's statements are made before the House, we take it from what you have said a reasonable interpretation of that would be, that the salutary practice which is continued for so long would not be stopped at a particular point of time to the detriment of the debate as it took place yesterday and that in future we shall find that we shall be able to ask questions and clarifications on the statement made by the Minister. I do not want it to be a rigid rule. I know that it is in your discretion. But that discretion has been exercised in a manner which is not healthy and it may be quoted as a sort of precedent and that is why we wish to make sure about it.

Mr. Speaker: I must make it clear that it is a discretion which can be exercised by the presiding officer. I have also made it clear that the rule, as it stands, empowers the Chair at times not to permit questions being asked.

Shri P. K. Deo (Kalahandi): Mr. Speaker, Sir, I am very sorry to state that what happened yesterday is contrary to all established practices . . . (*Interruptions*). I was a victim of the . . .

Mr. Speaker: I would rather like the objectionable portions to be expunged. I think the House would agree to this . . . (Interruptions).

Shri Surendranath Dwivedy: What are those objectionable words?

Shri Ranga: Are we all speaking without any sense of reasoning? No less a person than the Leader of one of the groups here and my friend, Shri P. K. Deo who was acting for me on behalf of my party, said these things to be straighway expunged by you without even. . .

Shri P. K. Deo: What are the objectionable words?

Shri Ranga: Yesterday's proceedings say. . . .

Mr. Speaker: I am talking of the references and reflections made today.

Shri P. K. Deo: May I point out. . .

Mr. Speaker: He would not listen to me.

Shri P. K. Deo: I am stating facts.

Mr. Speaker: No. I am referring to the reflections made today by Shri Surendranath Dwivedy against the Deputy-Speaker. Though he might have done it inadvertently, he might not have intended them, those words that cast aspersions or reflections they might not remain in record I am not talking of what happened yesterday.

Shri Surendranath Dwivedy: May I humbly submit that I have made it perfectly clear that this is not a personal reflection. After saying that, when this is on record I do not think there is any harm. When you pointed this out, I said that there is no personal reflection and that I was only pointing out facts that happened yesterday.

Mr. Speaker: I will go through the records and if there is anything objectionable I shall certainly remove that portion.*

Shri P. K. Deo: Yesterday I was a victim of the entire episode. The Deputy-Speaker called me and I was going to put the question. I was going to welcome the statement. I wanted certain clarifications. At the

*For expunctions please see cols. 7040 and 7041.

time of going to put the question, like jack-in-the-box, Shri Mathur gets up.

Mr. Speaker: Order, order. That is very objectionable.

Shri P. K. Deo: . . . and says that it should not be allowed.

Mr. Speaker: I would not allow that expression. Would he kindly withdraw it?

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, यह "जैक इन दी बौक्स" के बारे में क्या हुआ ? यह तो श्री जवाहरलाल तेहरू ने भी कहा था।

Shri Harish Chandra Mathur: I do not mind it, if it gives satisfaction to my Hon'ble friend.

Mr. Speaker: No, I cannot permit it.

Shri P. K. Deo: Sir, I beg to withdraw those words. I think it is quite parliamentary. He asked me to put some questions. I was going to ask the question. I do not challenge the interpretation of the rule or the Speaker's or Chair's specific powers in that regard. I was going to bow to the ruling and put the question. In the mean time, there was an interruption and ultimately the Deputy-Speaker did not allow me to put the question. Under these circumstances, there was no other alternative for me but to stage a walk out.

Some hon. Members *rose*—

Mr. Speaker: I would not allow further debate on that . . . (*Interruptions*).

13 hrs.

Shri Surendranath Dwivedy: Why was a copy not made available to you?

Mr. Speaker: In regard to that also, I would tell the ministers that they should be careful in seeing that an advance copy should be sent to the Chair, whenever a statement is made. Ordinarily I am supplied with a copy, but this time it was not supplied to me.

Shri Surendranath Dwivedy: That is my point. The rule has been violated so far as the Chair is concerned. . . (*Interruption*).

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, 'जैक इन दि बाक्स का क्या हुआ ? ये शब्द जवाहरलाल नेहरू ने राज्य सभा में इस्तेमाल किये थे। क्या आपने उन को हटा दिया है ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं हटाया गया है।

श्री मधु लिमये : बहुत अच्छा है।

Shri Hari Vishnu Kamath: By your leave, Sir, rule 380 dealing with the matter of expunctions says that only words which are either unparliamentary, defamatory, indecent or undignified can be expunged; so it does not fall within the ambit of this rule at all.

Mr. Speaker: Again I have to resort to those powers that I have got.

13.01 hrs.

APPROPRIATION BILL, 1966*

The Deputy Minister in the Ministry of Finance (Shri L. N. Mishra): Sir, on behalf of Shri Sachindra Chaudhuri, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1965-66.

Mr. Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1965-66."

The motion was adopted.

---

*Published in Gazette of India Extra ordinary, Part II, section 2, dated. 22-3-66.

Shri L. N. Mishra: Sir, I introduce* the Bill.

Sir, on behalf of Shri Sachindra Chaudhuri, I beg to move:*

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consilidated Fund of India for the services of the financial year 1965-66, be taken into consideration."

Mr. Speaker: The question is..

Shri Hari Vishnu Kamath (Hoshangabad): On a point of order, Sir, under rule 76.

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): He did not raise the point of order yesterday when the statement was made.

Shri Hari Vishnu Kamath: It is not on the statement; he is sleeping. Rule 76 says:—

> "No motion that a Bill be taken into consideration or be passed shall be made by any member other than the member in charge of the Bill".

According to the Order Paper, Shri Sachindra Chaudhuri, the senior Minister, is in charge of the Bill and not Shri L. N. Mishra.

Shri Ranga (Chittoor): We do not even know when he was shifted.

Shri Hari Vishnu Kamath: It says further:—

> "no motion that a Bill be referred to a Select Committee.. . . . or a Joint Committee"—

it is not relevant here—

> "with the concurrence of the Council"—

these are not relevant—

> "Provided that if the member in charge of a Bill is unable, for reasons which the Speaker considers adequate"—

those reasons should be stated here; we do not know whether he has had the courtesy of even writing to you.

Shri L. N. Mishra: He is in the other House.

Shri Hari Vishnu Kamath: Sit down. The Speaker is in charge. Why should he butt in like this? I am addressing my remarks to you, Sir.

Mr. Speaker: There ought to be certain courtesies extended from both sides. This should not happen. This does not look nice.

Shri Hari Vishnu Kamath: "Sit down" is courteous. All right; I will say, "Please sit down", if that is courtesty enough. The Member in charge of the Bill, the senior Minister, if he is unable for reasons which the Speaker considers adequate—we do not know at all; we are in the dark; absolutely Cimmerian darkness we are enveloped in—and we will be very much grateful if you, ensconced in that high Chair under the luminous Dharma Chakra, throw some light on this matter as to whether he has written to you, what the reasons are, why he is unable to be present in the House, and whether those reasons are adequate; otherwise, the Deputy Minister has no *locus standi* with regard to this Bill; he is not in charge of the Bill.

Shri L. N. Mishra: The General Discussion on the Budget is going on in the Rajya Sabha and the Minister as I am told is in the Rajya Sabha.

Mr. Speaker: Even under those circumstances he could just have sent a word to me that he is occupied there and so-and-so will move it, because it is laid down here.

Shri Hari Vishnu Kamath: You rightly asked me to be courteous and all that. Even the Minister is not

*Introduced|moved with the recommendation of the President.

courteous to you. How do they expect us to be courteous?

Shri L. N. Mishra: I will convey it to him.

Mr. Speaker: The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1965-66, be taken into consideration."

The motion was adopted.

Shri L. N. Mishra: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

Mr. Speaker: No, first the clauses. The question is:

"That clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

Shri Hari Vishnu Kamath: But he has already moved the motion that the Bill be passed. That should be expunged. He is ignorant.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): On a point of order, Sir, just for the legality of it. I am sorry to raise it.

Mr. Speaker: If we interrupt in this way.....

Shri U. M. Trivedi: I am not going to obstruct you even for a minute. The only question is that the Minister moved a motion that the Bill be passed. It should be expunged; that should go out of the record.

Mr. Speaker: It was not placed before the House at all.

Shri U. M. Trivedi: But he said it.

Mr. Speaker: Whatever he might say. The question is:

"That clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1, 2, 3, the Schedule, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri L. N. Mishra: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

Shri Hari Vishnu Kamath: On a point of clarification only, Sir, because this Bill is being passed today, though not quite in consonance with the relevant rule; but the practice has grown here and under your inherent powers you might allow this to be done. I only ask on a point of clarification as to the point I raised yesterday with regard to the Demands for Grants on account, on account of the Ministry . . (*Interruption*). It is not on Vote-on-Account; I am sorry.

Mr. Speaker: The questions is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

13.07 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS 1966-67 AND

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1965-66—*contd.*

Mr. Speaker: The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1966-67 and Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1965-66. Shri Shankar Alva may continue his speech.

Shri U. M. Trivedi (Mandsaur): Sir, before that, may I seek your leave that I may be allowed to move my cut motions because yesterday I was not present?

Mr. Speaker: He might give his list; I will allow him.

Shri U. M. Trivedi: I beg to move:

"That the demand under the head 'Railway Board' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss the pay of temporary staff*] (43).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Traffic survey between Kotah-Chittorgarh*] (47).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Delay in foot by foot survey in Virar-Ahmedabad section*] (48).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss miscellaneous establishment with reference to Central Bureau of Investigation*] (49).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Construction of Dandakaranya-Bolangir-Kiriburu Railway Project*] (50).

"That the demand under the head 'Miscellaneous Expenditure' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss Railway Electrification*] (51).

"That the demand under the head "Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[*Illegal method of imposing the penalty, withholding increment with effect on future promotion.*]

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—'Repair and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[*Non-provision of ghat section engines on the Western Railway*] (63).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Non-payment of arrears of up-graded posts on the Western Railway particularly the commercial clerks*] (66).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Need to provide free quarters to Assistant Station Masters and Station Masters in view of their duties and responsibilities*] (67).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Essential and non-essential division between various categories of the Railway employees*] (68).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Interpolation in the A.S.M's/S.M's grade on the Central Railway*] (69).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Question of weightage for A.S.Ms. and S.Ms. who had put in more than 5 years service at the time of upgradation which was from 1-4-1964*] (70).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[*Lack of provision for any incentive for A.S.Ms. going on as S.M. in the grade of Rs. 205—280*] (71).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Need to discuss the grade of the posts of Sanitary Inspectors*] (72).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Defective method of recruiting teachers in Railway Schools*] (73).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Inadequate medical facilities provided to Class III staff*] (74).

"That the demand under the head 'Ordinary Working Expenses—Staff Welfare' be reduced by Rs. 100."

[*Payment of non-practising allowance to the Railway doctors and their continuing to charge visiting fees from Railway employees' family*] (75).

"That the demand under the head 'Open Line Works—Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund' be reduced by Rs. 5,00,000."

[*Provision for passenger amenities—on the expenditure towards workcharged passenger guides*] (82).

"That the demand under the head Open Line Works—Capital, Deprication Reserve Fund and Development Fund' be reduced by Rs. 4,00,000."

[*Dismantling of good latrines on stations*] (83).

Mr. Speaker: These cut motions are also before the House

Shri A. S. Alva (Mangalore): Sir, yesterday I was detailing some of the grievances of the Southern States in respect of the railways. I will just point out one or two other things that also require consideration.

In the first place, I submit that the speed of trains, specially in the Southern Railway, is very slow and for that purpose it is necessary to strengthen the track and also to double the track in some of the important lines. As far as the Southern Railway from Madras to Jalarpet is concerned, it is a double track and the traffic from Jalarpet to Shoranur is very much congested. That is, the railways which go to Mettupalayam, Cochin and Mangalore are also routed on that line. Though in small patches it is being doubled there is still a long way off to go. So, I submit that speedy action may be taken to double the line from Jalarpet up to Shoranur and the track may also be strengthened so as to increase the speed of trains.

Then, I understand that from April onwards, the Southern Express to Madras will be run by a diesel engine. More of these should be introduced on this long journey; otherwise the journey becomes very tedious. Also, as far as electrification of railways is concerned, now that in Mysore there is a lot of electricity available in the Jog Falls, it is necessary that Government should go in for electrification of these railways on a large scale and at least make a modest beginning as far as Mysore State is concerned.

Then I would submit one or two things in respect of coaching. Very often we find that the electric connection and some safety measures as also the overhead tanks are often leaking. In the midst of the journey, we find either there is no water in the tank or the electric light fails. In this connection, I submit that at important stations there should be staff to look into these matters so that these things may be set right promptly. Also there are instances where there are short-circuits in the electric connection and sometimes coaches get burnt due to

[Shri A. S. Alva]

negligene or on account of the staff just saying that they would attend to it at the destination. This must be carefully looked into so that passengers may not be put to much difficulty.

There is one other thing also which I would like to submit and that is that the wagons which are required for carrying the goods are also not equitably distributed. Very often, complaints are received that in spite of advance intimation, and request, for bogies, these are not supplied in time and the complaints are also not properly looked into. This matter also has to be carefully considered and there should be a principle or a priority worked out in respect of particular goods so that there is no complaint from any quarter at all.

Then, there is one other aspect which I would like to stress. There are weighing bridges at some of the stations where the goods are weighed. Sometimes complaints are made that those weighing bridges do not correctly record the weights. Because of this, when goods are consigned from one place to another, at the consigning point a low weight is recorded but when delivery is taken of, the Railway officers say that the parties must pay a large penalty and take the goods. In spite of the request from those persons who take the consignments for re-weighment, it is not generally accepted and they say that re-weighment cannot be made without giving any reasons. I submit that in all cases, where re-weighment is requested for,—of course, after charging a proper fee,—it must be allowed. I know of several cases where large penalties are levied on the parties and they refuse to take the goods and, as a matter of fact, they are either sold at public auction at a low price or sometimes the cases are filed againt the Railways. This should be stopped.

I am sure the Ministry will look into all these matters. I submit that the progress of the Railways has been very good and there is a lot of improvement in all directions.

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): Mr. Speaker, Sir, I beg to submit very respectfully that our Railways show a great deal of progress all along the line and they have achieved a kind of dynamism, progressiveness and sense of efficiency which was not visible for a long period of time. For that, I congratulate the Railway Minister, the Minister of State and especially the Members of the Railway Board.

Sir, the Administrative Reforms Commission is now examining the administrative set-up of our country. Having watched the working of the Railway Board, all these years, I would say, in all humility, that instead of having Secretaries, Additional Secretaries, Joint Secretaries and all that kind of functionalism, some of the Ministries should try this pattern. I know, the P & T has a Board but that Board is more of an edvisory capacity than of a functional character. I would like that all those Ministries which have to do with public services, which have to do with utilitarian services, should adopt this method so that our Government achieves a greater amount of efficiency and gives a greater amount of help to the public.

I have seen some of the Railway Board Members and I must say that they are forward-looking people and they are responsive to the demands of the public. Of course, they have to work within the framework of the body. But my only difficulty is this that they are brought to the Railway Board when they are very near the brink of retirement. I do not want that those persons should become the Members of the Railway Board who are going out of office after a short time. After all, this is the highest kind of service which the Railways can render to the public. I would request that the Railway Board should

not always draw upon those persons who are very near the age of superannuation.

श्री हुकम चन्द कछवाय (देवास) : अध्यक्ष महोदय, मैं आप को व्यवस्था चाहता हूं । सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Speaker: The bell is being rung.... now there is quorum.

Shri D. C. Sharma: Sir, one thing which pains me very much, when I see the employment map of the Government of India and also the State Governments, is that there are permanent employees, there are quasi-permament employees and there are temporary employees—I cannot understand the word 'temporary' and the word 'Quasi-permanent'. For instance, even in the Railway Board I find on p. 2 some temporary appointments. I do not know why these temporary appointments are made. Perhaps, they are made to satisfy some particular need. What I say is that such temporary, quasi-permanent and unconfirmed appointments should be done away with so that the employees can breath freely and have a sense of security.

13.20 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair.*]

I am very glad that this Railway Board has a Research, Designs and Standards Organisation, but I must submit very respectfully that this is not commensurate with the needs of the Railways; it is not in proportion to the problems that the Railways have to solve; it is not in conformity with the growing importance of Railways in this country. I know the Railways are not doing very well in some countries, but in our country the Railways are doing wonderfully well and I would say that we should spend as much money on research as possible. Some of these private establishments spend about 15% of their revenue on research. I do not know what percentage is spent here on research; I do not know what percentage is spent on designs; and I do not know what amount is spent on standards. I think that these three departments should not be lumped together. Research should be kept apart from designs and designs should be kept apart from standards, so that we know where we stand in regard to research and all those things. Research is a permanent feature of our national life and I believe that more money will be provided for this; otherwise, I am afraid the Railway Ministry will become a fossilised Ministry after some time.

I now come to the surveys. You will excuse my saying that the Northern Railway has been dealt with like a step-child in the matter of surveys. More surveys are undertaken in other Railways than in Northern Railway There is one survey which is being undertaken so far as Riyasi is concerned, so far as Jammu & Kashmir is cancerned. I do not know how long the survey will take. I would like the Railway Ministry to see to it that surveys do not take inordinately long time and they do not consume as much time as it used to take during Moghal days. These should be in keeping with the fast-moving world.

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): There was no railway during Moghal period.

Shri D. C. Sharma: They took a lot of time and so are the Railway Ministry doing now.

I would like very much that a survey should be undertaken to have a link between Ludhiana and Chandigarh and I hope that the hon. Minister, Dr. Ram Subhag Singh, who has interrupted me very often, will undertake this survey as early as possible.

I now come to the welfare activities of the Railways. There I find these: Medical Services 9090; Health and Welfare Services 4100; Education 910; Canteens and other staff amenities 66. We are now living in a Welfare State

[Shri D. C. Sharma]

and I want that every railway employee, from the Porter to the Director, to the Member of the Railway Board, should have the feeling of living in a Welfare State.

They have not raised the amount so far as Medical Services are concerned; it is the same as for 1965-66. The amount for Health and Welfare Services has been more than doubled which is good. Education which is a Cinderella of the Government of India, which is a step-child of all the Governments, continues to be a step-child here also. I wish that they had given a little more money for Education because I have found that some of these railway schools do not compare well with the other higher secondary or high schools. So I want that the Railways should set apart a good proportion of its earnings for this welfare work.

I now come to Publicity. We are living in an age which is dominated by publicity. Of course, as you know, it is only the public man who does not care for publicity, but every other public organisation cares for publicity. Publicity is the life breath of public organisations and I find from page 21 of the booklet that the Railway Ministry has not provided enough money for publicity. For instance, they should tell the people how to keep the compartments clean; they should tell the people to whom to go when they want to know by which train they have to travel; they should tell the people how to make use of the time for waiting; they should tell the people how to keep clean the railway waiting rooms and waiting sheds. All these things should be done, but I find that very little has been done with regard to publicity. For instance, they have introduced this Taj Express. I congratulate them on that. But I would like to know whether this Taj Express is known only between Delhi and Agra or whether it has been brought to the notice of the other countries of the world also. It is something new, something worthwhile, that they have done. But I wonder if many persons outside Delhi-Agra know about it. Therefore, I would say that they should set apart a little more money for publicity work. By saying 'publicity' I do not mean it in the sense that you should bring out more posters. Publicity about railway safety, publicity about keeping the track safe, publicity about keeping the railway carriages clean, etc., should be given. I want that the Railway Ministry should become a Ministry of civic education in this country.

One thing impressed me very much and you will agree with me when I say that. They presented a children's train to Nepal. I am very happy about it.

An hon. Member: He can enter there.

Shri D. C. Sharma: I think my hon. friend does not know what a child is and what an old man is. I think most of them are bachelors; they have no children. Thank God, I have a number of children.

श्री हुकम चन्द कछवाय : आप खुद ही बच्चे हैं ।

Shri D. C. Sharma: I am like the hon. member's father.

I was saying that they presented a children's train to Nepal. Why cann't they have some of these children's trains in some of the metropolitan cities of India?

श्री हुकम चन्द कछवाय : बड़ौदा में भी चलती है ।

Shri D. C. Sharma: I think they should have those mono rails or whatever they are called, in all the metropolitan cities of India, so that the children can enjoy that.

I now come to repairs and maintenance. On page 43 I find that repairs and maintenance are not showing as much of an upward trend as possible.

Now, Sir, the British Government taught us only one thing and it was

that we should look after the repairs and maintenance. Unfortunately, We, Indians, have not learnt that thing. I must say that after the British left, the repairs and maintenance of carriages at the railway stations and at railway sheds have not been at that kind of level as they used to be.

I would like the Railways that they should give a little more attention to this.

Mr. Deputy-Speaker: Your time is up.

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member may resume his seat for a while. There is no quorum. The bell is being rung.....

Now, there is quorum. The hon. Member may continue.

Shri D. C. Sharma: I now come to what is called staff welfare. I want to ask one question from the Railway Ministry as to why there has been no proposal under staff welfare?

Mr. Deputy-Speaker: Let the hon. Member resume his seat. There is still no quorum. The bell is again being rung. Now, there is quorum. Please go on, Mr. Sharma.

Shri D. C. Sharma: I wanted to say a lot about staff welfare. But, unfortunately, the question of quorum came in.

Mr. Deputy-Speaker: You must finish now.

[Shri D. C. Sharma] One small observation that I want to make is this. My constituency Gurdaspur, gave a wonderful account of itself.

When the Pakistan aggression took place, one fireman lost his life. I want that they should commemorate the services rendered by all the persons by columns and by plaques. I would also like them to give a new look to the line from Gurdaspur to Pathankot, Dhariwal and Batala and another line from Jullundur to Pathankot and from Amritsar to Pathankot.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri D. C. Sharma: Now, Sir, we are all proud of these public undertakings and though we have been multiplying the public undertakings during the last so many years, I wish that all the public undertakings should give something to the General Revenue and not take away as much they can from the General Revenue. This public undertaking is not only at the receiving end but it is also at the giving end. I wish that all the public undertakings should be at the giving end and not at the receiving end.

श्री काशीराम गुप्त (अलवर) : उपाध्यक्ष महोदय, स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात रेल मंत्रालय ने कुछ पक्ष मनाने की व्यवस्था की थी जैसे यात्रियों की सुख-सुविधा का पक्ष, यात्रियों के साथ कर्मचारियों का सदव्यवहार का पक्ष । किन्तु अब बहुत काल बीत गया है और वे पक्ष मनाने बन्द हो गये हैं । सम्भवत: रेल मंत्रालय यह सोचता है कि अब इनकी आवश्यकता नहीं रही है अथवा इस सदन के सदस्य ही काफी हैं जो इन बातों की शिकायतें कर लेते हैं । मैं रेल मंत्री महोदय से स्पष्ट कहना चाहता हूं कि इसका नतीजा यह हो रहा है कि धीरे धीरे लापरवाही बढ़ रही है और सुख-सुविधाओं का जहां तक सम्बन्ध है, जन साधारण के लिए वे कम होती जा रही हैं या उनके प्रति चेतना नहीं है । पिछले दो-तीन वर्षों से प्राय: अनेकों बार और समय समय पर मैं तथा अनेक माननीय सदस्य इस बात की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान खींचते आ रहे हैं और हो सकता है कि उसका नतीजा यह हुआ हो कि जाने की कुछ चीजों की तो पूर्ति कर दी गई हो किन्तु वास्तव में गाड़ी ज्यों की त्यों ही चल रही है ।

मैं राज्य मंत्री का ध्यान विशेषत: दक्षिण रेलवे की तरफ खींचना चाहता हूं । मैं यह सोचा करता था कि दक्षिणी रेलवे में तो

[श्री काशीराम गुप्त]

हालत ज्यादा अच्छी होगी क्योंकि उस तरफ के लोग बहुत पढ़े लिखे हैं और वहां बहुत चेतना आ गई है किन्तु जब मैं दक्षिण की यात्रा पर गत दिसम्बर मास में गया तो वहां पर मुझे बिल्कुल उलटी ही बात देखने को मिली । जितनी लापरवाही वहां है और जितनी समस्यायें वहां पैदा होती हैं सम्भवतः कहीं और नहीं होती हैं । मैं अपनी डायरी ले आया हूं जिस में मैंने सारा विवरण लिखा था और उसके आधार पर मैं आप के ध्यान में कुछ बातें लाना चाहता हूं । 17 दिसम्बर से 28 दिसम्बर तक की कुछ घटनायें में रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूं । मैं 17 दिसम्बर को अपनी पत्नी सहित मद्रास मेल में बैठा बम्बई से । वहां जब हम कुपे में गये तो उस पर लिखा हुआ था कि सुरक्षा के लिए भीतर से चटखनी बन्द कर लीजिये । किन्तु जब मैंने चटखनी की तरफ देखा तो चटखनी ही नदारद थी । वहां जो आदमी ड्यूटी पर था उसको मैंने बुलाया और उसने कहा कि अब तो कुछ नहीं हो सकता है । उसका नतीजा यह हुआ कि चटखनी के बजाय अपन सामान को दरवाजे के पास रख कर हमें सुरक्षा पैदा करनी पड़ी ।

उसके बाद एक कंडक्टर आया और उसने पूछा कि सुबह का नाश्ता आप शोलापुर में लेंगे ? हम ने कहा जरूर लेंगे । उसने नोट कर लिया और तार दे दिया । किन्तु शोलापुर पहुंचने पर हमें बताया गया कि उनके पास कोई तार ही नहीं पहुंचा है इस वास्ते आप को टोस्ट नहीं मिल सकते हैं । नतीजा यह हुआ कि दस पंद्रह मिनट गाड़ी को ठहराना पड़ा और हाय तोबा मचानी पड़ी । एक कहता था कि तार आया है दूसरा कहता था कि नहीं आया है ।

वहां से हम आगे चले । 17 तारीख को हम ने रामेश्वरम् के लिए रिजर्वेशन कराया । मद्रास जब हम पहुंचे तो वहां पर यह बताया गया कि आपका रिजर्वेशन रामेश्वरम् के लिए करने के बारे में हमारे पास कोई सूचना नहीं है । इस पर हम बहुत असमंजस में पड़े । फिर बहुत दौड़ धूप के बाद किसी दूसरी ट्रेन में रिजर्वेशन कराने की कोशिश हुई और उस में कामयाबी मिली । दस दिन पहले जब यह सूचना दी कि हम को मद्रास से बंगलौर जाना है तो वहां मालूम हुआ कि कोई रिजर्वेशन उन्होंने नहीं किया है । उसके बाद स्टेशन सुपरिटेंडेंट के पास जा कर खास तौर से कहना पड़ा तब जा कर रिजर्वेशन हुआ । आप देखें कि दस दिन पहले सूचना देने के बाद भी रिजर्वेशन नहीं हो पाता है । इसके अतिरिक्त सब से बड़ी घटना त्रिचनापल्ली स्टेशन पर घटी । वहां जब हम पहुंचे और वहां से हम को सवा दस बजे के करीब पैसेंजर ट्रेन में बैठना था तो उस गाड़ी को केवल एक मिनट पहले तो प्लेटफार्म पर लाया गया और जब उस में बैठने की कोशिश की तो उस में प्रथम श्रेणी का डब्बा नहीं था । उस समय मुझ को याद आया कि हमारे संयुक्त समाजवादी पार्टी के साथी जो कहते हैं कि केवल थर्ड क्लास का ही डब्बा रहे तो आज उसी थर्ड क्लास के डब्बे में बैठना पड़ा और पत्नी सहित बैठना पड़ा । लेकिन दुःख तो यह था कि टिकट ले लिया था प्रथम श्रेणी का उन के लिये । जब उस में बैठा तो जा कर देखा कि अन्दर की जो लवेटरी थी उस में एक में नल में तो पानी ही नहीं था और दूसरी गन्दी पड़ी थी । मैं ने स्टेशन मास्टर को बुला कर कहा तो वह कहने लगे कि गाड़ी तो अभी आ कर लगी है और शायद ट्रेन किसी दूसरे डिवीजन से आती है । मैं ने कहा कि सफाई तो यहां होनी चाहिये, उस का क्या किया । उन्होंने जवाब दिया कि चतुर्थ श्रेणी के जो लोग हैं वह यूनियन बना कर चलते हैं, वह मेरे काबू में नहीं हैं । इस प्रकार का जवाब मिलता है । जब उस को ठीक कराया तब जा कर ट्रेन दस या पन्द्रह मिनट लेट चली और दूसरी ट्रेन, जिसे मान मदुराई में बदलना था, के छूट जाने का

खतरा पैदा हो गया । दूसरे दिन जब वापस आया तो मान मदुराई स्टेशन में वही रगड़ा फर्स्ट क्लास में निकला । नतीजा यह हुआ कि गार्ड से सर्टिफिकेट लेना पड़ा । सोचा यह पैसा वसूल करूं या नहीं । जब श्रीमती जी से कहा तो वह कहने लगीं कि टिकट तो अपने नाम में है । मैं तो लिखा पढ़ी करने वाली हूं नहीं, मुझे तो घर में चूल्हा फूकना है । तुम को लिखा पढ़ी करना हो तो करो । कानूनी तौर से जो मिलता हो वह ले लो । आखिरकार मुझे उसे छोड़ देना पड़ा ।

इस के बाद मैं आप को बतलाऊं कि जब मैं रिजर्वेशन के लिये तिरुनलवेली गया तो वहां मैं क्या देखता हूं कि वह कहते हैं कि धर्मपत्नी का रिजर्वेशन तो कर दिया है किन्तु आप के लिये मिलना जरा मुश्किल है । यह और भी मुश्किल हुई । मेरी धर्मपत्नी तो चली जायेंगी और मैं रह जाऊंगा । मैं ने उन से निवेदन किया कि भाई ऐसा तो नहीं होता है । करो तो दोनों का करो । वहां मुझे इसलिये सुविधा मिल गई कि श्री मोहम्मद इस्माइल का रिजर्वेशन पहले से था । मैं ने जा कर कहा कि अगर मुमकिन हो तो वहीं कहीं दो । किसी प्रकार से तीन घंटे की कोशिश के बाद रिजर्वेशन वाले लोग मुझे मिले क्योंकि 12 से 3 बजे तक उन का कार्यालय बन्द रहता है । उस के बाद मैंने देखा कि वहां जो पलश था वह सब टूटा पड़ा था, कोई उस को सम्भालने वाला नहीं था । जब उन से कहा कि जंकशन स्टेशन में यह क्या हो रहा है तो कहने लगे कि मंजूरी के लिये भेजा हुआ है, जब मंजूरी आ जायेगी तब उसे ठीक करा सकेंगे ।

इस के बाद वहां से आया मद्रास-रनेनगुन्टा जनता एक्सप्रेस से तिरुपति महादेव के लिये तो उस में जो जनाना डब्बा था उस में मुझे अपनी स्त्री को बिठलाना हुआ । जनाना डब्बा बहुत बुरी तरह से मर्दों से भर गया था लेकिन रेलवे वालों में से किसी ने उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया । मेरी स्त्री ने कहा कि मैं उन लोगों की भाषा नहीं समझती मैं अंग्रेजी भी नहीं जानती, यह लोग पढ़े लिखे भी है या नहीं यह मुझे पता नहीं । मैं भी उन को नहीं समझा पाया और उसी तरह से लटकते हुए हम चले आये । यह उत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे में तो कभी होता नहीं, दक्षिण रेलवे में ही देखने को मिला । इस के बाद जब मैं वहां से चला तो बंगलौर में भी वही हुआ । मुझ से कहा गया कि मेरा रिजर्वेशन उस दिन का तो मिला नहीं, मैं ने कहा कि कोई बात नहीं । और दिन का ले लिया । मैसूर से जब वापस आ रहे थे तब एक मेल ट्रेन थी जिस का रास्ते में एंजिन का पिन निकल गया और गाड़ी खड़ी हो गई । पिन तलाश करने से किसी तरह से मिल गया वर्ना सारी रात गाड़ी वहीं खड़ी रहती । वहां पर गाड़ी तो छोटी-छोटी हैं, धीरे-धीरे चलती है लेकिन नाम उनका मेल ट्रेन रखा गया है । चलती वह पैसेन्जर की तरह से हैं । मैं ने मंत्री महोदय का ध्यान इन बातों की तरफ इसलिये दिलाया है कि अगर 17 तारीख से 28 तारीख तक मुझे रोजाना डायरी लिखनी पड़े तो आप सोच सकते हैं कि दुनिया के साथ क्या होता होगा ।

अब मैं अपनी कुछ मांगें दोहराना चाहता हूं । रेलवे मंत्रालय ने अपनी यह नीति घोषित की है कि रेल लाइनों को बड़ी लाइन बनाया जायेगा । मैं ने एक मांग की थी कि अलवर से मथुरा के लिए एक बड़ी लाइन को बनाया जाये । यह जो रास्ता है वह 70 मील का लम्बा है जिस में अलवर क्षेत्र, भरतपुर क्षेत्र और उत्तर प्रदेश का क्षेत्र यह तीनों आते हैं और इस के पांच या सात कारण हो सकते है । अलवर से मथुरा का आज जो रास्ता है वह करीब दुगुना है । करीब 140 मील की दूरी 70 मील की रह जायेगी और लोगों का समय भी काफी बच जायेगा । बारह घंटे के बजाय चार पांच घंटे में यह सफर पूरा हो जायेगा । दूसरी बात यह कि वहां से कलकत्ते का फासला लगभग 100 मील कम हो जायेगा । तीसरे

[श्री काशीराम गुप्त]

मथुरा से बम्बई तक दो रास्ते हो जायेंगे जिन से लोग आ जा सकेंगे । चौथा कारण यह है कि अलवर छावनी बन गया है और अगर फौजें वगैरह ले जाने की जरूरत हो तो इस लाइन से सीधी ले जाई जा सकती हैं । पांचवां कारण यह है कि यहां पर खनिज का उत्पादन बढ़ता जा रहा है । अगर यह लाइन हो जायेगी तो उस का उत्पादन तेजी से बढ़ता जायेगा और लोगों को काम मिलेगा । वहां पर उद्योग धन्धे भी खुलेंगे । मैं यह नहीं कहता कि इसे अभी बना दिया जाये । मैं ने तो कहा था कि इस का सर्वेक्षण करा लिया जाये । लेकिन हमें उत्तर मिला कि इस रेलवे का सर्वेक्षण पहले हो चुका है । मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि पहले जो सर्वेक्षण हुआ है वह भरतपुर के लिये हुआ था, मथुरा के लिये नहीं हुआ । भरतपुर के लिये जब सर्वेक्षण हुआ था तब परिस्थिति दूसरी थी । इस के उत्तर में कहा गया है कि सारा सर्वेक्षण तो ऐन वक्त पर हो सकता है, तब तक पता नहीं क्या क्या हालत बदल जायें । इसलिये प्राथमिकता देने की बात नहीं आती है । मैं आज इस बहस में नहीं पड़ना चाहता कि यह प्राथमिकता में आता है या नहीं, मेरा तो यही कहना है कि इस के सर्वेक्षण की निहायत आवश्यकता है, अगर इस को महत्व नहीं देंगे तो आप को बड़ी मुश्किल आयेगी । इसलिये जिन परिवर्तनों का मैं ने अपने पत्र में जिक्र किया है उन को ध्यान में रखते हुए आप इस का सर्वेक्षण करा लें जिस से बड़ी लाइन लोगों को चलने के लिये सुलभ हो सके और वहां पर जो परिस्थितियां हैं वह बदलें । आज यह देखने की जरूरत नहीं है कि इस में 10 करोड़ रुपया लगेगा । देखना यह चाहिये कि जनता को कितनी सुख सुविधा मिलेगी इस लाइन के बनने से । इसलिये मैं चाहता हूं कि आप इस पर पुनर्विचार करें ।

दूसरा निवेदन यह है कि जो छोटी लाइन रेवाड़ी तक जाती है उस पर खलीलपुर गढ़ी हरसरू के बीच में डबल लाइन नहीं है । यह बहुत जरूरी लाइन है । लेकिन पता नहीं इस में क्या रुकावट हो रही है कि इस को अभी तक दोहरा नहीं किया गया है जब कि सारा हिस्सा डबल हो चुका है । सिर्फ तीन या चार ऐसी पुलियां हैं जिन की वजह से यह काम रुका हुआ है । यह चीज राष्ट्र हित में है और जनता के हित में है । इसलिये इस को हाथ में लिया जाये ।

इस के बाद मुझे आप का ध्यान इस बात की ओर दिलाना है कि मैं उन लोगों में से नहीं हूं जो यह कहें कि फर्स्ट क्लास को बिल्कुल हटा दिया जाये । लेकिन मैं यह जरूर जानना चाहता हूं कि प्रथम श्रेणी में कौन सा वर्ग ज्यादा चलता है । अगर सरकारी कर्मचारी ही चलते हैं तब तो उसे रखने की जरूरत नहीं होगी क्योंकि उन का हिसाब तो इधर से उधर होता रहता है और उस से कोई मतलब सिद्ध नहीं होगा । अगर दूसरे लोग चलते हैं तो उन का अनुपात क्या है यह जानना चाहिये । किन्तु विशेष बात यह है कि आज जो डिजाइन वगैरह रोजाना बदल रहे हैं वह किस आधार पर बदल रहे हैं । पहले शायद चार आदमियों के लिये एक लेवेटरी दी जाती थी लेकिन अब आठ आदमियों के लिये देते हैं । लोगों के शौक बढ़ते जा रहे हैं । हजामत वह अन्दर बनाते हैं, गुसलखाने में अगर एक आदमी घुस जाता है तो वह पौन घंटे बाद ही बाहर निकलता है । इस से बुरी हालत थर्ड क्लास की होती है । उन को मौका नहीं मिल पाता है इतनी कम लेवेटरीज होती हैं । इन सब चीजों को ठीक करने का तरीका हमें अपनाना पड़ेगा । थर्ड क्लास के लिये जो परिवर्तन हों वह आधुनिक ढंग के होने चाहियें और उन को साथ ले कर हम आगे चलें ।

एक बात के बारे में मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं और वह यह कि

आप ने कुछ सुविधायें दे रखी हैं उन लोगों को जो रेलवे यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी के मेम्बर हैं, डिवीजन के, जोन के या सेन्टर के। उन को एक नौकर का पास भी थर्ड क्लास का दिया जाता है। मैं ने इस पर आपत्ति उठाई है। इस के सम्बन्ध में पत्र लिखे हुए दो-तीन महीने हो चुके हैं लेकिन उस का उत्तर नहीं आया है। जो हम संसद् सदस्य हैं उन को तो इस की कोई आवश्यकता ही नहीं है क्योंकि पता नहीं है वह कहां से चलेंगे और कब कहां पहुंचेंगे। फिर आज आप सर्वेन्ट्स का डब्बा बराबर में तो लगाते नहीं। वह दूर पर साधारण तीसरी श्रेणी में बैठता है इस से वह यात्रियों की सुविधा के लिये नहीं होता। उस का एक ही इस्तेमाल हो सकता है कि सदस्यगण अपने साथ मन चाहे दोस्त को ले जा सकते हैं। इसलिये मेरा कहना यह है कि जहां तक एक तरफ प्रथम श्रेणी को हटाने की बात हो रही है, अगर वह न हो सके तो कम से कम तृतीय श्रेणी का नौकर का पास जो है, जो कि समाजवाद के विपरीत है, उसको तो बन्द करने की कृपा करें। इस बात को तो जरूर ही खत्म करना चाहिये ताकि नौकरशाही का तरीका अपनाने की जो आदत हर एक को पड़ रही है वह आगे न जा सके।

इस बारे में रेलवे यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी के सम्बन्ध में भी बड़ी धांधली चल रही है। इस की मीटिंगें भी वह अपने मन चाहे तरीके से करते हैं। यहां पर सेशन चल रहा होता है और उसी वक्त वह उस की भी मीटिंग कर लेते हैं जिसे से कि लोग समय पर पहुंच नहीं पाते हैं। इसी तरह से वह उस के चुनाव का तरीका भी अपने मन चाहे तरीके से कर लेते हैं। इसकी ओर भी सरकार का ध्यान जाना चाहिये।

अब इस के पहले कि मैं कुछ ऐसी बातें रखूं जिनका संबंध रेलवे कर्मचारियों से है, मैं एक और बात रखना चाहता हूं। लगभग तीन वर्ष से मैं लिखता चला आ रहा हूं और अब भी मंत्री महोदय को लिखा है कि हमारे यहां अलवर जयपुर लाइन पर महुआ स्टेशन है। उसके पास एक कल्वर्ट है जहां पर 93 नं० की क्रासिंग है जिस पर रेलवे को एक फाटक बनवाना है। इस के लिये वर्षों से किसान लोग पुकार रहे हैं। लेकिन रेलवे ने स्टेट गवर्नमेंट को इस सिलसिले में लिखा है कि वह 8,000 रु० दे और वह उन को लिखे तो वह बनवा दें। जब 8,000 रु० देने की बात आई तो स्टेट गवर्नमेंट ने गांव पंचायत को लिखा है कि वह इस में से 3,000 रु० दे। तो यह जो धन्धा शुरू कर रखा है कि स्टेट गवर्नमेंट गांव पंचायत के ऊपर टाले और गांव के लोग चार चार हजार रुपया देने पर आमादा किये जायेंगे तो उनकी क्या दशा होगी? वह एक ऐसा गांव है कि जहां उसकी दूसरी तरफ खेती बहुत पड़ती है और हमारे राज्य मंत्री महोदय तो स्वयं किसानों के नेता हैं और उनकी तकलीफ को जानते हैं। वह समझ सकते हैं कि जहां पर उनकी खेती का प्रश्न हो वहां वह गांव के आदमी 6-6 मील का चक्कर काटकर आयें और तीन, तीन, चार-चार वर्ष हो जायें लिखते हुए, फिर भी निर्णय न हो। तो इस प्रकार की बातें धांधली की हों यह कोई अच्छी चीज नहीं है। आपको इस सम्बन्ध में अपनी नीति को बदलना होगा। जहां पर किसान की खेती का प्रश्न है, उनकी जमीन का प्रश्न है, अन्न का प्रश्न है, वहां तो कम से कम अपनी तरफ से खुलवा दीजिए और अपनी तरफ से नहीं खोल सकते तो स्टेट गवर्नमेंट को मजबूर कीजिये कि वह किसानों से रुपया न मांगें और अपनी तरफ से रुपया दें।

14 hrs.

अब मैं रेलवे कर्मचारियों की कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। पहली बात तो यह है रेलवे गार्डस् के मामले में, उनकी मांग आपके पास आ चुकी है और अनेक संसद् सदस्यों ने उसका समर्थन

[श्री कार्शा राम गुप्त]

किया है । मैं भी उसका समर्थन करता हूं कि उनक ग्रेड ठीक किया जाना च हिए और उनको सब को एक समकक्ष लाना चाहिये । आज उन के साथ न्याय नहीं हो रहा है । उन के मामले को जल्दी से जल्दी ठीक किया जाना चाहिये । दूसरी बात मैं ट्रैन एग्जामिनर्स के बारे में कहना चाहत हूं । वह दो प्रकार के लोग हैं । एक तो सीधे रिक्रूट किये जाते हैं और दूसरे वह हैं जिनकी नीचे से तरक्की की जाती है । इन में उन लोगों को जिनकी नीचे से तरक्की होती है , जिनका प्रोमोशन होता है, उन के ग्रेड्स उन से कम हैं जो सीधे रेक्रूट किये जाते हैं । उनक आ खिरी ग्रेड भी कम है । उनका ग्रेड 180 से 240 है जब कि जो सीधे लिये जाते हैं उनका ग्रेड 205 से 280 है । तो कम से कम इतना तो करना चाहिए कि आखिरी ग्रेड उनका भी 280 हो । हो सकता है कि पहले कुछ वर्षों तक दूसरों को कुछ सुविधा देनी हो लेकिन बुढ़ापे में जो मिलता है वह तो उनको उनके समकक्ष मिलना चाहिए ।

एक बात और है । सन् 47 से 57 तक कुछ जो लोग रिटायर हुए, उन में से कुछ लोग अब भी जिन्दा हैं और उनकी मांग है कि उनको जिस वक्त रिटायर किया गया, उस वक्त जो रुपया मिला वह नाकाफी है और अब पेंशन स्कीम चल रही है, इसलिए उनको भी पेंशन स्कीम में शामिल किया जाये । वह बहुत ज्यादा आदमी नहीं हैं । मैं निवेदन करता हूं कि उनकी गणना की जाये और उनको पेंशन देने का कोई न कोई फैसला किया जाये । उनको वर्षों हो गए हैं इस बात को उठाए हुए । अभी तक कोई जांच उनकी नहीं हुई है ।

अन्त में उपाध्यक्ष महोदय , मैं एक बात कह कर समाप्त करूंगा । जहां तक रेलवे में माल के गायब होने का सवाल या उस में भ्रष्टाचार का सवाल है उसमें कोई बहुत बड़ा फर्क लम्बा चौड़ा आ गया हो. उसके ठीक होने के सम्बन्ध में तो वह हमारी समझ से अभी नहीं हुआ है । मैं इसके ऊपर ज्यादा समय नहीं लेना चाहता इन बातों की तफसील में जाकर लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि इस बीमारी को ठीक करने के लिए आपको कुछ सख्त कदम उठाना पड़ेगा । रेल में जो सामान की चोरी होती है उस में बड़े बड़े गिरोह मिलकर के चलते हैं । बल्कि यहां तक हो गया है कि कुछ लोग तो राजनीतिक उल्लू सीधा करने के लिए यह कोशिश करते हैं बताने की कि हम कांग्रेस दल के मेम्बर हैं चाहे हों या न हों और हों तब भी उसका कोई प्रश्न ही नहीं हो सकता है । ऐसे लोग जो इस तरह से राजनीतिक रूप धारण कर के चोरी में शामिल होने की कोशिश करते हैं और जो कुछ सरकारी कर्मचारी उन से डरने की कोशिश करते है, ऐसे लोगों से सतर्क रहना चाहिए और रेल कर्मचारियों को भी उन से सतर्क रहना चाहिए । इन लोगों को किस प्रकार वहां से हटाया जाये इस बात को ध्यान में रखना चाहिये ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड उन लोगों को जिनको कि वह सर्विस से हटाते हैं मौका नहीं देता स्वयं हाजिर होने का । वह केवल उनकी अपीलों पर फैसला कर देता है । उस में उन के साथ अन्याय हो जाने की संभावना रहती है । इसलिए ऐसे लोगों को मौका देना चाहिए यदि वह चाहते हैं स्वयं हाजिर होकर कुछ कहना क्योंकि यह उन के जीवन का सवाल है । उनको नौकरी से हटाने का सवाल है । उनको मौका देना चाहिए कि वह स्वयं हाजिर होकर अपनी बात कह सकें । मंत्रालय के पास वह अपना आवेदन-पत्र भेजें तो खास तौर से इस बात का डाइरेक्शन होना चाहिए कि उनको मौका मिले स्वयं उपस्थित होकर अपनी बात कहने का ।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, इस बात में कोई सन्देह नहीं है कि भारतीय रेलवे में पिछले वर्षों में विभिन्न दिशाओं में बहुत से सुधार हुए हैं और इसका विस्तार और विकास भी बहुत ठीक रास्ते पर होता जा रहा है । लेकिन एक ऐसी समस्या हमारे देश में है जिसकी तरफ रेलवे ने ध्यान तो जरूर दिया है लेकिन उस में हिन्दुस्तान की जो बढ़ती हुई जनसंख्या है और जिस मात्रा में मुसाफिरी बढ़ रही है उस के मुकाबिले में सरकार का प्रयत्न काफी नहीं है । वह है तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ । वैसे तो यह जो भीड़ की शिकायत है डिब्बों में जितने आदमियों के बैठने का नियम है उस से चार गुने पांच गुने आदमी बैठते हैं । और यह करीब-करीब सभी रेलों में है । लेकिन मुख्य कर के जो छोटी लाइनें हैं और खासकर के जो शाखा लाइनें हैं उन पर तो भीड़ की मात्रा में कुछ भी कमी नहीं हो रही है । बड़ी बड़ी जो दूर जाने वाली ट्रेनें हैं उस में कुछ तीसरे दर्जे के डिब्बों का इजाफा हुआ है लेकिन जो हमारी शाखा लाइनें हैं उस में इतनी भीड़ रहती है कि जिसकी कोई हद् नहीं और जैसा कि कुछ वर्ष पहले रेलवे की तरफ से जो साहित्य वितरित किया गया है उस में इस बात का एक जगह जिक्र किया गया है जिस में पंडित जवाहरलाल नेहरू ने कहा था, यह उन्हीं का कोटेशन मैं कोट करता हूं :

> "I would not have believed it if I had not seen it myself how many people were jammed into our third class compartment especially and, to some extent, other classes also."

यह जो शिकायत पंडित जी की है आज से समझिये कि 13–14 वर्ष पहले 1952 की है । जब उन्होंने यह कहा था । उस के बाद बावजूद तीन योजनाओं के अर्थात् 15 वर्ष के बाद भी, बावजूद इसके कि 20–21 हजार नये डिब्बे गाड़ियों में जोड़े गए हैं, आज भी यही हालत है । मैंने एक प्रश्न किया था कि जितना अधिकारपूर्वक थर्ड क्लास में बैठे का नियम है उसको अगर ठीक ठीक बरता जाय तो कितने डिब्बों की जरूरत होगी इसका हिसाब रेलवे बोर्ड ने लगाया है या नहीं । उस प्रश्न के उत्तर में रेलवे बोर्ड ने बताया कि उन्होंने इस बात का कोई हिसाब नहीं लगाया है । उपाध्यक्ष महोदय, इस बात से आप यह पता लगा सकते हैं कि रेलवे बोर्ड यह जरूरी नहीं समझता है । डिब्बों में लिख दिया जाता है कि यहां 15 आदमियों के बैठने की जगह है और वहां 45 आदमी, 50 आदमी बैठते हैं, और इस बात का अन्दाजा रेलवे बोर्ड को अभी तक नहीं है कि हिन्दुस्तान में थर्ड क्लास में मुसाफिरी करने वाले जितने लोग हैं उन के लिये अगर ठीक ठीक नियम के मुताबिक जगह दी जाय तो कितने डिब्बों की जरूरत होगी, यह रेलवे बोर्ड ने अभी तक इसका निर्णय नहीं किया, इस से स्पष्ट मालूम होता है कि इस दिशा में रेलवे बोर्ड बिलकुल समझता है कि थर्ड क्लास के मुसाफिर के लिये बैठने के लिए पूरा इन्तजाम करने की क्या जरूरत है ? वह तो जैसे तैसे माल गाड़ी में जैसे सामान लादा जाता है, वैसे ही थर्ड क्लास मुसाफिरों को मालगाड़ी में लादे जाने वाले माल के समान समझा जाता है . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, जहां बैठने की व्यवस्था है वहां तो बैठते नहीं हैं । (**व्यवधान**) . . . सदन में गण पूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy Speaker: The bell is being rung.—Now there is quorum. Shri Shree Narayan Das may continue.

श्री श्रीनारायण दास : तीसरे दर्जे के जो मुसाफिर हैं उन के बैठने के लिए पूरा पूरा इंतजाम जहां तक जल्द से जल्द हो सके उसकी ओर माननीय रेलवे मंत्री को पूरा ध्यान देना चाहिए । जैसा कि कई माननीय सदस्यों ने जब रेलवे बजट पर आम बहस

[श्री श्रीनारायण दास]

हो रही थी तो बतलाया था कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से ही रेलवेज को ज्यादा आमदनी प्राप्त होती है । वैसे हाल में रेलवेज में थर्ड क्लास में यात्रा करने वालों की सुख सुविधा के लिए थोड़ा बहुत ध्यान दिया जाने लगा है लम्बे सफर के लिए उनके सोने का इंतजाम कुछ हो गया है । सीट्स का रिजर-वेशन होता है उस के लिए रेलवे बोर्ड को धन्यवाद है । लेकिन तीसरे दर्जों में जहां तक ओवरक्राउडिंग का सवाल है भीड़ का सवाल है वह समस्या अभी हल नहीं हुई है । रेलवे बोर्ड इस बात का भी आश्वासन देने के लिए तैयार नहीं है कि इस समस्या का समाधान हो जायगा । मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि उस ओर उन का अधिक से अधिक ध्यान जाना चाहिए और जल्दी से जल्दी इस बात का प्रबन्ध होना चाहिए कि भीड़ में कमी हो जाय ।

हमारी सुविधा के लिए खास कर उत्तर पूर्वी भाग में रहने वाले असम और पश्चिमी बंगाल के लोगों की सुविधा के लिए जो एक ट्रेन असम मेल जारी की गई है उस के लिए हम रेलवे मंत्रालय और मंत्री जी के अनुगृहीत हैं लेकिन उसमें एक त्रुटि की तरफ़ मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं । वह जो थर्ड क्लास के और फस्ट क्लास के कम्पोजिट डिब्बे लगाये जाते हैं समस्तीपुर से दिल्ली तक के लिए मालूम नहीं जब दिल्ली में वह ट्रेन पहुंचती है तो उन डिब्बों को रेलवे के कर्मचारी देखते हैं या नहीं देखते हैं ? मैं बराबर उस ट्रेन में सफर करता हूं और देखता हूं कि एक लैवेटरी की सीलिंग चूती रहती है । बार बार जब जब जाता हूं तब तक उस के चूने की शिकायत मौजूद रहती है । मालूम नहीं ट्रेन को दिल्ली में बरौनी में या समस्तीपुर में देखा जाता है या नहीं देखा जाता है । मैं उधर ध्यान खींचते हुए कहना चाहूंगा कि उसे शीघ्र सुधारा जाय ।

हम ने कई बार कहा है और आज फिर दुहराना चाहता हूं कि हम लोग जो उत्तर बिहार के रहने वाले हैं वह बरौनी से लेकर समस्तीपुर तक जो बड़ी लाइन का विस्तार किया गया है उस के लिए हम मंत्री जी का धन्यवाद करते हैं । लेकिन उस से हमारा सवाल पूरा पूरा हल नहीं होता है । जैसा कि माननीय मंत्री को मालूम है कि दरभंगा एक जंकशन है तीन रेलवे लाइनों का तीन तरफ़ से रेलवे लाइन्स आती हैं दरभंगा में मिलती हैं उसी तरीके से समस्तीपुर है वह भी तीन रेलवे लाइनों का जंकशन है । समस्तीपुर से दरभंगा एक सिंगिल लाइन है । उस का सर्वे हुआ था कि उस को डबल लाइन किया जाय । मालूम नहीं वह सर्वे कहां खटाई में पड़ गया उसका कोई पता ठिकाना नहीं है । कहा यह गया कि बरौनी से समस्ती-पुर जो बड़ी लाइन गई है उस का विस्तार किया जायगा और डबल लाइन की जरूरत नहीं होगी । मालूम नहीं उस के सम्बन्ध में सरकार की क्या भावना है और सरकार क्या करना चाहती है ? 24 मील की जो इस की दूरी है उस 24 मील की दूरी से एक ही लाइन है और उस एक लाइन में माल ढोने का या सवारियों को ले जाने का इंतजाम है वह नाकाफी साबित होता है और उस कारण बड़ी भीड़ रहती है । उस में काम नहीं चलता है और जब ऐसी हालत है तो उस लाइन को दुहरा करना चाहिए । यह ब्रौडगेज को बढ़ा कर जयनगर ले जाने का काम है वह एक सही दिशा में कदम है उस से वहां के लोगों को सुविधा मिलेगी और मैं चाहता हूं कि यह काम जल्द से जल्द किया जाय ।

उपाध्यक्ष महोदय जैसा मैं ने कहा यह असम मेल जो चलाई गई है उस के लिए मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं लेकिन एक छोटी बात की ओर मैं उन का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा । कभी कभी ऐसा

होता है कई दिन ऐसा होता है कि समस्तीपुर से जो हमारा डिब्बा जोड़ा जाता है असम मेल में उस डिब्बे में समस्तीपुर से जब हम चलते हैं तो कभी बीच में गाड़ी को रोक कर यह असम मेल छोड़ देते हैं । पता नहीं रेलवे का कंट्रोलर ऐसा क्यों करता है ? समस्तीपुर का डिब्बा कुछ देर तक बरौनी में पड़ा रहता है उस के बाद में मोकामा में रात भर वह डिब्बा कट कर आगे दूसरे दिन दिल्ली एक्सप्रेस में जोड़ा जाता है । एक दिन ऐसा हुआ कि 10 मिनट आगे वह असम मेल छोड़ दी गई । समस्तीपुर की गाड़ी आकर बरौनी में रुक गई । मैं समझता हूं कि यात्रियों की सुविधा की खातिर अगर गाड़ी कहीं 10 15 या 20 मिनट लेट हो जाय तो मेल लेने के लिए कनैक्शन लेने के लिए स्टेशन मास्टर को यह अधिकार रहना चाहिए कि वह गाड़ी को दस पन्द्रह मिनट तक रोके रहे ताकि कनैक्शन मिल जाय । जब उस दिन के वाक़ये के बारे में स्टेशन मास्टर से शिकायत की गई कि गाड़ी को थोड़ी देर तक रोका क्यों नहीं रखा गया उसे छोड़ क्यों दिया गया तो उन्होंने जवाब दिया कि कंट्रोलर से हमने इस के लिए अनुरोध किया था लेकिन कंट्रोलर साहब नहीं माने और हमें कहा कि गाड़ी को छोड़ दीजिये । मैं समझता हूं कि इस शिकायत को किताब में लिखे एक महीना हो गया लेकिन मालूम नहीं कि उस शिकायत का क्या बना

इस के साथ साथ एक छोटी बात और है जिसकी कि तरफ़ मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा । समस्तीपुर से दिल्ली के लिए जो फर्स्ट क्लास और थर्ड क्लास के कम्पोजिट डिब्बे जुड़े रहते हैं तो थर्ड क्लास में कोई नियंत्रण नहीं रहता है कि उस डिब्बे में कितनी दूरी के यात्री चढ़ेंगे और कितनी दूरी के यात्री नहीं चढ़ेंगे । हालत अभी यह है कि सब तरह के यात्री उस में चढ़ जाते हैं और परिणामस्वरूप समस्तीपुर से दिल्ली की तरफ़ आने वाले लोगों के लिए उसमें बैठने की व्यवस्था नहीं रह पाती है । मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उस डिब्बे में कुछ सीट्स रिजर्व कर देनी चाहिएं दूर के मुसाफिरों के लिए ताकि नजदीक के मुसाफिर उस में न चढ़ सकें ।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है ।

श्री श्रीनारायण दास : आप ने घंटी बजा दी है इसलिए मैं बस एक आध मिनट में ही अपनी बात समाप्त कर दूंगा ।

दूर के यात्रियों के वास्ते थर्ड क्लास कोचेज में सीटें रिजर्व हो जाने से निश्चित रूप से मुसाफिरों को बहुत सुविधा होगी । नार्थ ईस्टर्न रेलवे में बहुत से सुधार हुए हैं लेकिन जैसा कि मैं ने कहा उसमें जो शाखा लाइन है उस में बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जहां पर कि सैनेटरी अरेंजमेंट आधुनिक ढंग का नहीं है पुराने ढंग का अभी भी वहां पर चल रहा है । मैं अनुरोध करूंगा कि रेलवे मंत्रालय उधर ध्यान दे और वहां पर भी सैनेटरी अरेंजमेंट सुधार कर उसे आधुनिक ढंग का बना दे ताकि यात्रियों को सुविधा हो ।

पीने के पानी की समुचित व्यवस्था की जाने की ओर मंत्रालय ध्यान दे । यह ठीक है कि मंत्रालय द्वारा स्टेशनों पर ट्यूबवेल्स का इंतजाम किया गया है लेकिन बहुत जगह वह ट्यूबवैल ठीक हालत में नहीं हैं और बन्द पड़े हैं । अब गरमी का समय आ रहा है और यात्रियों के लिए पानी की आवश्यकता और भी होगी इसलिए जहां यह बहुत आवश्यक है कि उन ट्यूबवैल्स की तत्काल मरम्मत कराई जाय वहां यह भी आवश्यक है कि चूंकि गाड़ी इन स्टेशनों पर बहुत थोड़ी देर ही रुकती है इसलिए रेल के डिब्बों में भी पीने के पानी की व्यवस्था की जानी चाहिए । इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त

[श्री श्रीनारायण दास]

करते हुए आशा रखता हूं कि मैं ने जो चंद सुझाव रेलवे मंत्रालय और मंत्री जी के सामने रखे हैं उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायगा और तत्काल आवश्यक कार्यवाही की जायगी ।

Shrimati Renuka Barkataki (Barpeta): I support the Demands before the House I would like to avail of this opportunity to make a few observations on the working of our railway system and the likely effects of the new proposals that the Railway Ministry has put forward for raising additional revenue.

I shall attempt to examine the first question from the point of view of the needs of the north-eastern region of our country, and the second from the point of view of the impact that the incidence of the proposals will have on the people of this region. But before I do so, I would like to join other hon. Members who have preceded me and who have congratulated the railwaymen on the magnificent manner in which they responded to the demands imposed by the emergency consequent on the Pakistani aggression. I come from a State which is in the frontier of our country and so it has had to bear the full impact of of aggression both in 1962 and in 1965. It is well known that it is virtually surrounded by the territories of China and Pakistan and is connected with the rest of India with a narrow corridor. The artificial partition of India disturbed all the lines of communications that existed with Assam. A new railway line had to be constructed and new bridges had to be built and an entirely new system of communication with the State had to be built up. Even though 18 years have passed since we got our independence and we became aware of the needs of building up an alternative system of communication, a stable system of railway communication with Assam, I cannot say that we have succeeded in building up a system which can adequately cope up with the volume of traffic in that area or appreciably reduce the fear of vulnerability in communication with the State. I am happy that the railway minister had reiterated the need to accord the highest priority to the development of the strategic area required for national security. I am quite aware of the achievements that stand to the credit of the Ministry. A metre gauge, line was laid immediately after independence. The broad gauge line has now been extended to Jogighopa The ferry capacity at Farakha and Khejuriaghat had been augmented and steps have been taken to have better co-ordination of rail, road and water transport. All these had no doubt made the transport to the State more efficient and but for the timely completion of these projects it might have been impossible to maintain the flow of goods to Assam during the days of conflict. But I wonder whether the paramount needs of defence and the basic needs of the people of this landlocked State can be met by the existing railway system. I do not want to describe the constant volume of traffic that the line will have to carry for defence requirements on the extensive frontier of the north-eastern parts. 15 million people live in Assam and in the north-east part of the country. This is an area of our country which is economically very backward. People of this area have today to depend on the produce of the other parts of the country for many essential commodities such as salt, sugar, textiles, pulses, oil, grams, etc. The tea, timber and jute that the state produces have to be transported to Indian ports from where they are exported to earn valuable foreign exchange. The horticultural products of the hills, oranges, pineapples and the like can have extensive market outside the state if speedy and reliable means of transportation are available. All these requirements can be met only by increasing the capacity of the existing railway system.

The House will recall that even when

the metre gauge line was being laid, it was pointed out and recognised that the link line will not be able to cope with the traffic to and from the state. Even after the line was laid nearly 50 per cent of the goods traffic to the State had to depend upon waterways that passed through Pakistan. The danger of this dependence, the paralysis that this dependence can cause had been spectacularly demonstrated to us twice in the course of the last three years. It is therefore imperative that the highest priority be accorded to increasing the capacity of the rail communication with Assam by laying a broad gauge line right up to Dibrugarh. If the laying of such a line is a necessity for defence of our country and the economic biability of our strategic area, it is equally necessary to augment it with a network of feeder lines that connect the capitals of the various hill districts with the main arterial line to facilitate the improvement of the economy of the hills and to promote commercial and cultural contact and integration. The needs of expanding the railway system in the State should not, therefore, be treated on a per with the competing claims of the other states but as part of the national strategy of defence and integration in the border. I will therefore urge that the Fourth Plan should have a specific provision for strengthening the railway system in the north-east frontier area.

The increase in passenger and goods traffic handled by the railway in this region and the increase in earnings from the traffic are not comparable to the increase in most of the other railway system. The operating costs of the NEF railway are the highest and are as high as 115.9 per cent when the corresponding figure for the entire railway system is only 63.2 per cent. It will be readily admitted that one of the reasons for the low income is the poor economic efficiency of the metre-gauge system. Another major factor that affects costs in this region is the cost of fuel. Most of the coal used by the railways in Assam comes from outside Assam. The cost of transporting it to Assam, the consequent additional strain on the wagon needs and the potentiality of Assam in hydro-electricity and oil should be taken into consideration in determining the economic means of traction that can be employed in the state. Lack of planning or for thought of the past should not be allowed to adversely affect the economic efficiency or inhabit the growth. I therefore urge that the possibility of dieselisation or electrification of traction in Assam should be given urgent and timely consideration. I am glad that the hon Minister referred to the fact that the railways have been able to achieve effective co-ordination between rail, road and river transport along the Bongaigoan-Jogighopa axis. I am sure the government realises that there is perhaps no state in India which depends so much on the effective co-ordination of rail, road and river transport for even intra-state transport as Assam does. I am, therefore, surprised that though the railways have made considerable investments in state road transport corporations or undertakings involving a total capital investment of about Rs. 15 crores in eleven states, no such investment to promote co-ordination has been made or is proposed to be made in the state of Assam.

I must now refer to a major problem that the railways and the railway users of this area are facing and that is the problem of security. I am aware of the measures that the railway administration is taking to improve security. The railway protection force has to prevent pilferage in transit, it has to prevent attack on railway property and attempts to tamper with track and installations. It is very difficult for me to say and I am sure for the minister to claim, that all these functions are being effectively performed by the railway protection force in Assam. It is a frontier state with hostile elements

[Shrimati Renuka Barkataki]

on the borders and in some pockets within the state. The necessity to to take foolproof protective measures to safeguard tracks, bridges and installations and passengers is all the greater in such a state. I do not say that during the Chinese aggression and conflict with Pakistan precautionary measures were not taken. But the number of attempts to tamper with the track, to derail and blow up trains, to attack passenger trains, to intimidate railway staff on this sector of the railway track bordering Nagaland has not decreased. On the other hand, these incidents have increased in recent months resulting in many deaths and an increased feeling of in security. The proposal to clear up jungle on either side of the track seems to have been soft-pedalled. If clearing the jungle is not a safe solution, other means of protection should be found. An effective railway intelligence cell should be set up to work in co-ordination with local intelligence and police. The review of the accidents shows that the number of accidents and attempted derailments is perhaps the highest in the NEF railway when the number is related to the miles in the area. I would, therefore, plead with the government to streamline the railway protection force in the area, augment their strength, enable them to detect, prevent and deal with atempts to attack the track and the passengers so that passengers and railwaymen will have a sense of security and safety in this sector of our railways.

Now, Sir, I must refer to the proposal for a levy of surcharge on the rates on all goods traffic. We are glad that passenger fares have not been increased. But I submit that the general surcharge and the enhancement in the rates for the individual commodities will have an inequitous incidence on Assam. The people of Assam have to depend on supplies from other states for many essential commodities like salt, fish, pulses oil, coal, sugar, textiles etc. All these will be affected by the surcharge and the enhancement in rates for commodities carried over long distances. It is undeniable that in view of the long distances over which essential commodities have to be transported to reach Assam, it will be the people of Assam, who will be most adversely affected by these surcharges and increased.

This will have an iniquitous effect and will put a tremendous additional burden on the common man in Assam. I will therefore appeal to the Minister to find some means of exempting essential commodities transported to Assam from the harsh and iniquitous effects of this increase.

Sir, now I will say a few words about the amenities of passengers and the railway employees in the region. I see that there are provisions in the Demands for increasing these amenities, but the conditions of many of the railway stations, many of the bogies that are used in the line, the catering services available for passengers and the schools, medical services, co-operative societies and fair price shops available for railwaymen and their families need to be radically improved.

Lastly, I must say I was a little surprised to find that the hon. Minister did not refer to the position of private lines in the country. I shall not generalise about economic efficiency or social necessity, but I have no doubt in my mind that in a frontier State like Assam we cannot afford to leave essential services like the railways in private hands. I will therefore urge the hon. Minister to give thought to the need to take over the three private railway lines in Assam, both from the point of view

of economic efficiency and administrative necessity.

With these words, I support the Demands for Grants.

Dr. L. M. Singhvi (Jodhpur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, since some of the points that I had raised in my speech on the general discussion on the railway budget have not been answered at all or have not been answered adequately and satisfactorily, I am constrained to reiterate them and once again to elicit the hon. Railway Minister's attention on the issues. I had referred in particular to the fact that Class I officers in the railways were confronted with a total stagnation and with wholly disconcerted lack of incentives and of future prospects. This is a matter of fundamental importance to the efficiency and the morale of any public service organisation in terms of good public administration. I would like to know whether the hon. Railway Minister or the Railway Board have studied this matter in all its ramifications to consider in particular the situation in which Class I officers find themselves, their service prospects, their promotion prospects, their conditions of service at present, and whether it is reasonable to infer from the data that are available to us outside the Government, that the apprehensions and the misgivings of this class of officers are wholly justified. It is a matter of great concern because I am sure the hon. Railway Minister, Shri S. K. Patil and his colleague whom I esteem greatly, Dr. Ram Subhag Singh, time and again pay their tributes in which we heartily and cheerfully join. As a matter of fact, you would recall that I have myself said that at the time of emergency, the manner in which the railway operations were carried out is a matter of great pride and glory for this Ministry. But it is on the basis of the performance, it is on the basis of the contribution which class of officers makes to the administration of railways that such tributes could be paid to the work of the Railways Ministry. It is on the basis of their work that it could be said that the Railway Ministry has functioned in a satisfactory way considering it from an overall point of view. I am sorry to say that although Shri S. K. Patil touched on many of the points raised by us, this matter was left perhaps to be expatiated upon on some future occasion. I hope that when the hon. Minister of Railways rises to reply, he would deal with this particular matter on the basis of the available data as also in terms of an assurance that this matter would be studied properly and in detail in order to remove these misgivings from the minds of Class I officers in the railways.

Similarly, I have voiced the very legitimate demands, or what appear to be eminently legitimate demands of that category of guards, station masters and assistant station masters and of travelling ticket examiners. It seems to me that the service conditions are not at all uniform. The dearness allowance paid is not on the basis of any consistant criteria which could be justified as looking at the whole thing as an integrated whole.

Shri A. P. Sharma (Buxar): The criteria already laid down by the Railway Board need to be changed.

Dr. L. M. Singhvi: This is another aspect of the matter. I agree with my hon. friend. As I said, in the first place, there are no consistent criteria, and in the second place, perhaps it is necessary to revise and recast the criteria on which some of these benefits are conferred.

It seems to me that it is wholly unreasonable to subject, for example the guards to a lower rate of allowance than is given to persons who are also performing mobile duties and in some cases giving them a lower rate than even those who are stationed in statutory in stationary positions. The claim of the travelling ticket examiners for dearness allowance, I think, is equally justified, and I need hardly say that as the designation itself signifies, they are mobile and are travelling. There is no reason why they should not be

[Dr. L. M. Singhvi]

given proper allowance or at par with and consistent with the criteria laid down by the Railway Ministry already, or if necessary to change and recast these criteria to make a consistent whole, to make a just and equitable approach to their demands.

I have heard it said that the position of housing for railway employees at all levels is in a deplorable state. Perhaps it is part of the general pattern of complete lack of housing for the people in this country and for employees generally. I am told that there are cases even in the railways which is a very much more solvent organisation financially, where persons have to wait for their allotment particularly in the lower levels, for years and years, before they can have a habitable place to live in. They have, therefore, to be content either with the makeshift arrangements made by the railways or, worse still, they have to be content by living in conditions which can be likened to slums.

There is another matter that I shall briefly bring to your attention and that is in respect of rewards and recognition for good performance particularly in the context of the last emergency. I do not know what system the Railway Ministry follows in these matters. But it does appear to me that in cases which were palpably outstanding performance they were ignored either through lack of knowledge or through lack of administrative initiative or because of a lack of judgment in matters administrative. I know that at Gadra, for example, excellent work was done because there were a few helpful people who were able to rise to the occasion and act in, what could be described, a heroic manner. It is all right for us to pay lip sympathy to what they did, but it is frustrating and it is embittering to find that in some cases at least they have not been given a fair and proper recognition for what that did during the emergency. It is true that whatever they did during the period of the emergency was a matter of duty and as a matter of obligation, but to say that some people in some other parts are rewarded very amply, very generously, and some other people in some other parts are neglected and their performance is not taken into account as it should be taken into account, is a matter which can cause legitimate heart-burning. I am sure that the hon. Minister of Railways would rectify and remedy the position.

I had also mentioned in respect of the laying of new railway lines. Here, I would like a clear and somewhat more detailed statement from the hon. Railway Minister in respect of the policy for laying new railway lines. Sometimes it is said that new railway lines are not being laid because they would compete with the possibilities of developing road transport. On other occasions it is said there is not sufficiently strong sponsorship from the State Government for these proposals. I know in Jodhpur division particularly several proposals for new lines where surveys have been made, are lying shelved for over a decade. I want to know whether there is any possibility or hope of salvaging some of these proposals which have been lying in cold storage for too long.

Since on this occasion we can depart from our general tradition of discussing only general policies because we are discussing somewhat more detailed and specific matters, I want to know whether the railways are in a position to do something about introducing a new train between Delhi and Jodhpur, which is the headquarters of the unified High Court of Rajasthan, which has a residential university, as you know, on account of your recent visit that city and which is the acknowledged intellectual and cultural capital of Rajasthan. Now the time taken from here to Jodhpur, the second largest city of Rajasthan, is too long. Perhaps I have been putting too much pressure year after year and I am thankful to the railway ministry

that some acceleration has taken place. The time has been shortened somewhat, but we feel there is scope for shortening the time further, particularly by introducing an alternative route for a new train which would save about 30 to 35 miles distance. This should be looked into. I am told a proposal was in the final stage, but at that stage, the Western Railway said they could not agree to this. I am aware of the difficulties of reception facilities here at Delhi platform, and that some of these lines are restricted. But it is necessary that this matter of very great importance to a premier city of Rajasthan and the importance of having a better link between this city of Rajasthan and Delhi is recognised and something is done in respect of it.

About the transfers, it came to my notice recently that on a number of occasions, the policy of allowing people to be promoted in the same division is not followed and in spite of this, persons are transferred from other divisions precisely where some of these persons are likely to get their promotions. Either the railways should follow a uniform policy of having an all-zone seniority list promotion scheme or there should be a consistent scheme of transfers and promotions within that division. What is happening now is in many cases transfers are being carried out to thwart the service prospects of people and people who are serving in U.P. are transferred to Jodhpur or Bikaner division as a punishment. But what happens in the process is people who are serving in these areas, who belong to these areas and whose promotions had declined very substantially in the general pattern of recruitment, suffer further. This causes unnecessary heart-burning. I think some uniform and consistent policy must be followed.

I do not say we should have separate recruitment boards or separate service commissions for each State. I am very much an advocate of a railway commission for each zone, but the idea never came to pass; it remained in the cloudy regions and has not been implemented in practice. So, it does appear to me that a more consistent pattern should be followed for institution of railway service commissions. For example, the Northern Railway which is very unwieldy and extensive has its service commission as far away as at Allahabad, which is at one corner of the zone and a person from Jaisalmer, Barmer or Jodhpur finds it miles and miles away. It is very difficult and this hardship should be removed. Some method of service facilities must be instituted in the division itself.

I hope the minister would reconsider the possibility of instituting a Rajasthan zone, about which he was good enough to say while replying to the general debate that it is there in his mind, that he is thinking about it, but the figures do not justify it at present. I only want to say that Mr. Patil is a clever man. He has not only the reputation of being clever, which many ministers acquire after becoming ministers, but he is really clever. He knows it is possible to put figures in a particular way and make out a case. I am a lawyer and I know it is always possible to make out a case. This case exists not only on the figures of traffic or lines, but on other considerations also, which cannot long be ignored. I think Mr. Patil will take this demand into account in good time, rather than to the usual routineering policy of the government, taking a demand into consideration only when it becomes insistent and pressing. It will be a measure of his foresight and earnestness to recast the administrative pattern, particularly of the Northern Railway which is so unwieldy and so unmanageable that it cannot give even a modicum of attention to the metre gauge portions of this railway.

श्री बा० नि० पटेल (बुलसार): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपना वक्तव्य शुरू करने से पहले माननीय श्री पाटिल और माननीय डा० राम सुभग सिंह जी को मैं

[श्री ना० नि० पटेल]

बधाई देना चाहता हूं एक बात के लिए । पिछले कई सालों में जो रेल मिनिस्टर रहे हैं उन्होंने इस के बारे में नहीं सोचा है लेकिन इन्होंने इस बात को सोचा है । पिछले साल मैंने रेलवे बजट पर बोलते हुए कहा था और दूसरे माननीय सदस्यों ने भी यहां कहा था कि हमारे देश में रेलवे लाइन के बाजू में जो जमीने पड़ी हुई हैं उन जमीनों को हमें कल्टीवेशन के लिए उपयोग करना चाहिये । मंत्री महोदय ने हमारी इस मांग पर सोच विचार किया है और कुछ महीनों पहले उन्होंने एलान किया था कि हमारे देश में रेलवे लाईज के बाजू में जो जमीनें पड़ी हुई हैं उन में से करीब करीब 85,000 एकड़ जमीन स्टेटों को दी गई है और उन से कहा गया है कि इन जमीनों पर वे कल्टीवेशन करवायें । इस स्टेप को लेने से आज कल हमारे देश में जो एक बड़ी समस्या अनाज की है उसको हल करने में मदद मिलेगी , सुविधा होगी । हमारे देश में अभी बहुत सी नई गाड़ियां शुरू की गई हैं । लेकिन इतनी गाड़ियों से हमारी जो मांग है उसकी पूर्ति नहीं होती है । है । लेकिन वह एक अच्छी निशानी है । हमारे यहां वैस्टर्न रेलवे में काफी गाड़ियों में वृद्धि हुई है । खास तौर से जिस भाग से मैं आता हूं वहां मैंने कहा था कि लोगों की बड़ी मांग है कि एक सूरत-बलसार शटल शुरू की जाए । माननीय डा० राम सुभग सिंह जी वहां आए थे । और देख कर के उन्होंने घोषणा की थी कि उस शटल को पहली अप्रैल से चलाना शुरू कर दिया जाएगा । उस घोषणा के मुताबिक वह शटल ट्रेन सूरत - बुलसार के बीच में पहली अप्रैल से शुरू हो हो रही है । इस बार हमारे पाटिल साहब ने रेलवे बजट में जो कुछ कहा उस के मुताबिक सूरत मकदल्ला के बीच, जो कि एक छोटा सा बन्दरगाह है, मुश्किल से आठ या दस मील का फासला है, उस के अन्दर रेलवे डालने के लिये वहां के व्यापारी महामंडल ने और दूसरी संस्थाओं ने रिप्रेजेन्टेशन किया । हमारे मंत्री श्री राज बहादुर जी जब मकदल्ला बन्दरगाह की ओपेनिंग के लिये आये थे उस वक्त उन्होंने देखा कि सूरत और मकदल्ला के बीच में रेलवे लाइन डालनी चाहिये । उन्होंने आश्वासन दिया था कि वह रेलवे मंत्रालय से बात करेंगे । मुझे पता नहीं कि उन्होंने बात की या नहीं , लेकिन रेलवे विभाग का फर्ज है कि यह जो आठ या दस मील रेलवे लाइन डालने के बारे में तय किया गया है उस को जल्दी से जल्दी पूरा करें ।

हमारे यहां बिल्लीमोरा से बघई तक नैरो गेज ट्रेन चलती है । वहां पर बहुत बड़ा डांग फारेस्ट है । वहां पर नैरो गेज होने की वजह से बिल्लीमोरा स्टेशन पर टिम्बर के ट्रांस्पोर्टेशन में बड़ी दिक्कत होती है । इसलिये आज बिल्लीमोरा से बघई तक जो नैरो गेज लाइन जाती है उस को ब्राड गेज किया जाना चाहिये और उसे नासिक तक ले जाना चाहिये उस से वहां पर जो टिम्बर है डांग फारेस्ट या उस का पूरा उपयोग हो सकेगा ।

पिछले बजट में मैंने एक बात कही थी, मुझे खुशी है कि मंत्री महोदय ने उस पर विचार किया । उन्होंने वर्क्स मैशीनरी ऐंड रोलिंग स्टाक प्रोग्राम आफ रेलवेज नामक पुस्तिका में इस का जो महत्व है उस को बतलाया है और कहा है कि :

"Electrification of the line between Birar and Sabarmati—Western Railway—The section between Virar and Sabarmati, a length of 422 route kilometres (1125 track kilometres) forms a major part of the Western Railway's trunk route between Bombay and Ahmedabad. The section

up to Baroda also serves the main traffic stream to Delhi. The density of goods traffic on the section is expected to increase by about 100 per cent by the end of the Fourth Plan period, having regard to the establishment of the oil refinery and the development of a petro-chemical complex in Gujarat as also the anticipated expansion of a number of existing industries in the Baroda-Ahmedabad region. The demand for additional passenger services on this section is also very heavy. Steam traction with its inherent limitations is not capable of meeting such a phenomenal increase in traffic.

The work of electrification of the section has, therefore, been tentatively included in the Budget at an estimated cost of Rs. 25.20 crores (excluding the cost of rolling stock). A detailed economic analysis of this scheme is under way. The object of making a token provision of Rs. 10 lakhs in the budget year 1966-67 is that in case it is decided to take up the work later in the year, the provision can be used for doing the ancillary works connected with overhead and site clearances, modifications of power lines, etc."

मुझे यह जान कर बड़ी खुशी हुई है कि आप ने उस पर सोच विचार किया । इस सम्बन्ध में मेरी आप से एक ही प्रार्थना है कि जब आप जानते हैं कि इस की कितनी एसेन्शैलिटी है तब यह काम जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी हाथ में ले कर पूरा किया जाना चाहिये ।

बुलसर रेलवे स्टेशन के पास जो नैशनल हाई वे हैं जो कि बांकी रिवर के पास और बुलसर स्टेशन के साउथ में है, उसके ऊपर आप आध घंटे तक कारें, ट्रक और बैलगाड़ियां खड़ी रहती हैं क्योंकि क्रासिंग होने की वजह से वहां पर फाटक बन्द रहता है । इस कष्ट को बचाने के लिए वहां पर एक ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है । मैं समझता हूं कि आप इस पर सोच विचार करेंगे ।

हमारे यहां वेस्टर्न रेलवे पर 1 अप्रैल, से बम्बई वीरमगांव जनता एक्सप्रेस शुरू की गई है । लेकिन मुझे यह कहते हुये बड़ा दुःख होता है कि जो अहमदाबाद जनता एक्सप्रेस है उस का जो हाल्ट है और गुजरात मेल का जो हाल्ट है वह दोनों उसी जगह पर दिये गये हैं । मेरा सुझाव है कि अहमदाबाद एक्सप्रेस का जो हाल्ट है और गुजरात मेल का जो हाल्ट है उस के बजाय जिस बड़े स्टेशन पर हाल्ट नहीं है वहां पर इस नई गाड़ी का हाल्ट रक्खा जाये । अगर नई ट्रेन का हाल्ट दूसरी जगह पर बनाया जाये तो इस से दूसरे स्थान के पैसेन्जरों को सुविधा मिलेगी ।

फ्रंटियर मेल बम्बई से दिल्ली तक चलती है । यह बड़ी महत्वपूर्ण ट्रेन है । जब डा० राम सुभग सिंह कुछ महीने पहले बुलसर आये थे तब हम ने बतलाया था कि बुलसर आर० पी० एफ० सेन्टर है, वहां पर रेलवे डिस्पेन्सरी है, लेकिन यह ट्रेन वहां रुकती नहीं है । अगर यह ट्रेन वहां पर रुके तो इस से बुलसर की पापुलेशन को बड़ी सुविधा हो जायेगी । मैं समझता हूं कि जब बी० बी० ऐंड सी० आई० रेलवे थी उस समय बुलसर पर फ्रंटियर मेल रुका करती थी । दो साल हो गये हैं जब मैं ने श्री पाटिल से रिक्वेस्ट की थी इसके बारे में । उन्होंने कहा था कि उन्होंने दिल्ली पहुंचने का टाइम कुछ कम किया है लेकिन दिल्ली से बम्बई तक किसी रेलवे स्टेशन का स्टापेज कम नहीं किया है सिवा बुलसर स्टेशन के । मेरी प्रार्थना है कि बुलसर रेलवे स्टेशन पर जो यह अप और डाउन ट्रेनें आती हैं उनका स्टापेज जरूर बनाया जाये ।

इस के बाद जो हमारी कोवेज हैं मैं उन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । जिस

[श्री ना० नि० पटेल]

समय कोचेज को हमारी रेलवेज के लिये लाया जाता है उस समय वर्कशाप्स में उन की पूरे ध्यान से चेकिंग नहीं होती है । जो हमारी फस्ट क्लास की कोचेज हैं उन की विन्डोज में एक तरफ स्टापर लगा हुआ है । अगर दोनों तरफ स्टापर लगाया जाये तो कोचेज में मिट्टी न आये । अभी हालत यह है कि एक तरफ का स्टापर लगाने से एक ही तरफ वह फिट होता है । दूसरी तरफ खुला रहता है जिस से एक दम मिट्टी आ जाती है । जब मैं किसी ऐसी रेल से चलता हूं तो न्यूज पेपर की पट्टी लगा लेता हूं खिड़की पर । मेरा सुझाव यह है कि अगर उस के नीचे एक रबर की पट्टी लगा दी जाये और दोनों तरफ स्टापर लगाये जायें तो उस से मिट्टी आना कम हो जायेगा । मैं इस सम्बन्ध में दो एक इन्सिडेंट्स की तरफ रेलवे विभाग का ध्यान दिलाना चाहता हूं । मेरे साथ दादरा नगर हवेली के एम० पी० हैं जो कि बेचारे देहात के रहने वाले हैं । कभी ट्रेन पर चले नहीं थे । अब तो खैर यात्रा करना उन्होंने शुरू किया है । करीब करीब 20 दिन पहले मैं और वह दोनों डीलक्स ट्रेन से ट्रैवल कर रहे थे । हम दिल्ली आ रहे थे । वह दोहद स्टेशन पर बाथ रूम गये । उस में जो टावर बोल्ट लगा हुआ था वह बड़ा आर्डिनरी था । वह इस तरह से बन्द हो गया कि दोहाद से रतलाम पहुंचने तक डेढ़ घंटे तक उन से नहीं खुला । उन के पास और कोई साधन तो नहीं था, स्नफ की डिब्बी थी, उससे खोलना चाहा, वह भी टूट गई । खुले कैसे ? रात का समय था । पैसेंजर सब सो रहे थे । तो उन्होंने जो खिड़की है उसका हैंडिल तोड़ा और तब वह टावर बोल्ट खोला और दरवाजा खोला । बाद में आये तो कहने लगे कि मैं तो उस में इस तरह से फंस गया । मैंने कहा क्या हो गया ? तो सब बताया । दूसरे दिन सुबह फिर वही हालत हुई । वह इंडियन स्टाइल का संडास था । उसकी वजह से वह उसी में गए । और फिर से वह टावर बोल्ट बन्द हो गया और वह दरवाजा नहीं खोल पाये । मैं भी जल्दी उठा । वहां गया तो देखा अन्दर से दरवाजा ठोक रहे थे । मैं ने कहा, ठहरो यह मत करो, । मैं किसी को बुलाता हूं । अटेंडेंट को देखने गया है मोहमडन था, नमाज पढ़ने बैठा था, अब उस को भी मैं कैसे डिस्टर्ब करता ? तो फिर मैंने एलेक्ट्रिक वाले को बुलाया । तो वह पहले एक स्क्रू ड्राइवर लाया, फिर छेनी लाया और बाद में एक बड़ा स्पैनर लेकर आया । पहले स्क्रू ड्राइवर से खोलना चाहा, नहीं खुला, तो उस ने छेनी डाली तब भी नहीं खुला तो फिर स्पैनर डाला । वह यह समझे कि मुझे स्पैनर दे रहा है तो उसे अन्दर खींच लिया और उसे ठोंकने लगे । फिर हमने कहा की भाई, यह मत करो । स्पैनर दे दो । छेनी लो । तो फिर छेनी से दरवाजा खुला । करीब करीब डेढ़ घंटे उस में लगे । तो मेरी यह प्रार्थना है कि जब यह कैरेजेज लगती हैं उस वक्त उसके ऊपर कोई ऐसा आदमी रखना चाहिए जो उसकी पूरी चैकिंग कर ले और इन सब चीजों को चेक करके देखे । और वह टावर बोल्ट जो लगाते हैं वह बिलकुल मामूली लगाते हैं । ए०सी०सी० फर्स्ट क्लास में जैसे टावर बोल्ट लगाये हैं और ए० सी०सी० थर्ड क्लास में जैसे टावर बोल्ट मेटल के लगे हैं वैसे लगाये जाने चाहिये ।

एक बात और कहना चाहता हूं ।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं जी, अब खत्म कीजिए ।

श्री ना० नि० पटेल : आदिवासी और शिड्यूल्ड कास्ट के लोगों को सर्विसेज में लेने के लिए जो इन्तजाम किया है उसका पूरा इम्प्लीमेंटेशन नहीं होता है । उस के लिए मेरी प्रार्थना है कि उस पर भी ध्यान रखे और उसको पूरा करें।

श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषी (सागर): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की मांगों के सम्बन्ध में जो चर्चा चल रही है उस में भाग लेने से पहले मैं रेल के उन कर्मचारियों को बधाई दूंगा जिन्होंने कि युद्ध के वक्त में, संघर्ष के वक्त में, शासन की और देश की बड़ी जबर्दस्त सेवा की । मैं जब यह कहता हूं तो इसे केवल मौखिक सहानुभूति के रूप में नहीं लेना चाहिए । मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस बात की तरफ ध्यान दे कि जो इस तरह के ईमानदार कर्मचारी हैं जिन्होंने रेलवे यातायात को, पैसेंजर्स को, युद्ध के मोर्चे पर काम करने वाले सैनिकों को जल्दी से जल्दी अपने स्थान पर पहुंचाने में मदद की है, उन लोगों का अच्छी तरह से ख्याल रखें और उन लोगों को अधिक से अधिक सम्मान और सहूलियत देने की दिशा में अपना मजबूत कदम उठायें । मैं इस तरह के व्यय को ऐसा व्यय मानता हूं कि जो अच्छे परिणामों के रूप में इस देश में पल्लवित और पुष्पित होने वाला है । इस तरह का व्यय आदमियों के जीवन में एक नयी भावना को जगायेगा और देश सेवा की जो भावना है, देश की भलाई, के लिए परिश्रम करने की जो भावना है, उसको अधिक मजबूत करेगा । इस भावना की मजबूती नितान्त ही आवश्यक है ।

उपाध्यक्ष महोदय, प्रस्तुत मंत्रियों ने मंत्रालय को संभालने में और उसको गति देने में जो अपना योगदान और अपनी शक्ति का उपयोग किया है, उसके लिए वह निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं । लेकिन मैं इस बात को बहुत साफ साफ तौर से उनकी नजर के सामने रख देना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश के आम लोग इस बात से पूरी तरह से सन्तुष्ट नहीं हैं । जब हम भारतवर्ष के नक्शे को देखते हैं तो हम देखते हैं कि भारतवर्ष का हृदय जो है उस हृदय में रेलवेज की बहुत कमी है । इस से चाहे सीमा की तरफ से चलने वाले यात्री हों, चाहे उत्तर की तरफ जाने वाले हों या दक्षिण की तरफ अथवा पूर्व या पश्चिम की तरफ जाने वाले हों, वह रफ्तार नहीं आ सकती है । अगर मध्य प्रदेश में भारतवर्ष के मध्य भाग में यातायात के साधनों की कमी रहती है तो सीमा पर भी जिस तेजी से हमको जाना चाहिए, उस जाने में रुकावट आती है । इसलिए इस तरफ अधिक से अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये। मैं एस० आर० सी० की रिपोर्ट की तरफ ध्यान आकर्षित करूंगा रेलवे मंत्रालय का कि जब मध्य प्रदेश का निर्माण हुआ था, वृहद् मध्य प्रदेश का, तो उस रिपोर्ट में खास तौर से जिक्र किया गया था कि यह प्रदेश जो हम बना रहे हैं सीमा की दृष्टि से, चौड़ाई और फैलाव की दृष्टि से बहुत बड़ा प्रदेश है, और इंटीग्रेशन की दृष्टि से, लोगों में भाईचारा कायम हो, इस दृष्टि से इस इलाके में एक बड़ा भारी प्रश्न रहेगा लेकिन यातायात के साधन अधिक से अधिक किये जायें, रेलवे के साधन अधिक से अधिक किये जायें तो यह समस्या अधिक से अधिक हल हो सकेगी । मुझे दुख है कि इस बात की तरफ हमारा कदम अभी तक उतना ज्यादा नहीं बढ़ सका जितनी कि अपेक्षा थी । हो इंटीग्रेशन की दृष्टि से मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों का अधिक फैलाया जाना मैं आवश्यक समझता हूं और दूसरी दृष्टि से भी जैसे बस्तर का इलाका है जोकि लोहे कोयल, डोलोमाइट और चूने के खनिज धन से परिपूर्ण है वह भारतवर्ष का एक अत्यन्त बहुमूल्य स्थल बन सकता है । जंगल का धन भी वहां प्रचुर मात्रा में मौजूद है। अभी एक नागराज कमेटी बैठाली गई थी । और उस कमेटी ने इस बात की तफतीश की कि इस इलाके में किस तरह के उद्योग धन्धों का प्रसार हो सकता है । वहां कागज का एक बड़ा कारखाना खुल सकता है । इतना वहां पर धन है । सीमेंट के कारखाने खुल सकते हैं। एक नहीं दो दो तीन-तीन । और-और भी फैक्ट्रीज शासन वहां व्यवस्था करना चाहता है । मैं चाहता हूं कि इस इलाके को रेलवे की सुविधा दी जाय । इस बात के ऊपर प्रदेश की सरकार द्वारा बार-

[श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषि]

बार जोर दिया गया कि अगर रेल से जगदलपुर को कनेक्ट कर दिया जाय तो उस इलाके के विकास में और खनिज धन की तरक्की में काफी लाभ हो सकता है । जो दण्डकारण्य आपने बसाया है वहां पर शासन ने करोड़ों रुपया खर्च किया है । उसका भी समुचित उपयोग नहीं हो रहा है क्योंकि वहां पर यातायात के साधनों का अभाव है, लोग वहां जाने को जिस तेजी से तैयार होना चाहिए, वहां की सुविधाओं और सहूलियतों को देखते हुए उस तेजी से वहां नहीं जा रहे हैं कारण यह है कि वह इलाका भारतवर्ष के शेष भाग से एक तरह से कट आफ सा है । तो मैं जोरदार शब्दों में इस बात की अपील करूंगा कि रेलवे मंत्रालय से और मंत्री महोदय से भी कि वह इस बात पर ध्यान दें । औद्योगिक विकास की दृष्टि से, सांस्कृतिक विकास की दृष्टि से और जो क्षेत्र बहुत से आदमियों को एम्प्लाय कर सकता है उस क्षेत्र का समुचित उपयोग हो सके, इस दृष्टि से उस क्षेत्र में रेलवे लाइन लगाना बहुत आवश्यक है ।

इधर विन्ध्य प्रदेश के क्षेत्र में भी मैं देखता हूं कि रेलवे लाइन की बहुत कमी है । एक अरसे से हम इस बात पर जोर देते रहे हैं कि रीवा को रेलवे लाइन से जोड़ा जाय और पन्ना छतरपुर को जोड़ते हुए कटनी या दमोह को जोड़ दिया जाय ताकि वह क्षेत्र जो जंगल के धन से परिपूर्ण है उसका समुचित विकास हो सके और लोगों में एक इन्टीग्रेशन की भावना पैदा हो सके, भाईचारा कायम हो सके इसके लिए इस रेलवे लाइन की आवश्यकता है ।

मैं अपने स्थान सागर की दृष्टि से इस बात पर अनेक बार जोर दे चुका हूं कि इस शहर का रेलवे स्टेशन एक तरफ है और शहर दूसरी तरफ है और इसके कारण वहां के लोगों को बहुत परेशानी उठानी पड़ती है । सागर एक यूनिवर्सिटी टाउन है और मिलिटरी का केन्द्र भी है ऐसे केन्द्र में यातायात एक दिन में पच्चीस-पच्चीस और तीस-तीस दफे रुके और पौन-पौन घंटे और आध-आध घंटे तक लोगों को सैकड़ों की तादाद में रुका रहना पड़े यह बड़ा दुखद होता है । इसके लिए वहां के लोगों ने बार-बार प्रार्थना की कि या तो ओवर ब्रिज या अगर ओवर ब्रिज बहुत कास्टली होता है और प्रदेश का शासन अपनी गरीबी की वजह से पैसे नहीं लगा सकता है तो कम से कम अन्डर ब्रिज की तो अवश्य व्यवस्था की जाये । 9 वर्ष एग्जामिन किये हो गया । मुझे मालूम हुआ कि केन्द्रीय सरकार ने और रेलवे मंत्रालय ने दो ओवर ब्रिजेज देने का वायदा किया था आठ नौ वर्ष पहले । लेकिन आज तक एक भी नहीं मिल सका । मैं बहुत नम्रतापूर्वक ध्यान आकर्षित करूंगा कि यदि ओवर ब्रिज की व्यवस्था नहीं हो सकती है तो सागर के लिए एक अन्डर ब्रिज निश्चित रूप से दिया जाय ताकि हजारों आदमियों की जो रुकावट होती है आधे-आधे और पौन पौन घंटे का समय बरबाद होता है उसकी बरबादी बच सके ।

महोदय मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान छोटे कर्मचारियों की तकलीफों की तरफ निश्चित रूप से आकर्षित करना चाहूंगा । छोटे कर्मचारी आपके शासन की रीढ़ हैं । उनकी बुनियाद पर आपके शासन का महल खड़ा हुआ है । अगर नींव के पत्थर कमजोर रहते हैं अगर उनके जी कसकते रहते हैं तो इस भवन को इस विकास और व्यवस्था के भवन को जिसको हम चाहते हैं कि मजबूती से कायम हो वह उस मजबूती से कायम नहीं हो सकता है । कुछ न कुछ झंझट रुकावट आप भी महसूस करते होंगे । मुझे कुछ कान्फ्रेंसेज में आमंत्रित किया गया था । मैं अभी अभी एक कान्फ्रेंस से होकर आया हूं । वहां पर मेरे सामने छोटे रेलवे के कर्मचारियों और मिस्त्रियों ने यह बात रखी कि हम रेलवे विभाग में 6-6, 8-8 और 10-10 साल तक

काम करते होते हैं लेकिन हम टैम्पोरेरी रहते हैं। होता यह है कि जब एक जगह का काम खत्म हो जाता है तब हमारी सर्विसेज खत्म कर दी जाती हैं। अगर कहीं दूसरी जगह काम शुरू भी होता है और हमें वहां पर काम करने के लिए आमंत्रित भी किया जाता है तो नये तरीके पर और नयी सर्विस की तरह से हम अपना काम शुरू करते हैं। निश्चित रूप से यह एक बड़ी दिक्कत की बात है। आज के जमाने में जबकि छोटे और गरीब कर्मचारी परेशान हैं एक तो आठ-आठ और दस-दस वर्ष तक नौकरी करने के बाद उनको टैम्पोरेरी ही रखा जाता है और काम खत्म हो जाने पर जब उन्हें नौकरी से अलग कर दिया जाता है तो वह परेशान हो जाते हैं। जब वह ईमानदारी से काम कर रहे हैं तो उन्हें दूसरे कर्मचारियों की तरह की सब सहूलियतें कम से कम दी जायं। प्रमोशन आदि भी उन्हें उसी तरह से मिले तो मैं समझता हूं कि यह एक उचित बात होगी। मुझे यह बतलाया गया कि जब शासन को नये कर्मचारी लेने होते हैं तो उनके हुकूकों का कोई खयाल नहीं किया जाता है। प्रमोशन्स जो होते हैं उनके लिए नये सैलैक्शंस हो जाते हैं नये लड़कों को उन में भरती कर लिया जाता है और वह बेचारे छोटे कर्मचारी जोकि रेलवे विभाग की 4-4, 6-6 वर्ष तक सेवा कर चुके होते हैं उनकी सेवाओं का ख्याल नहीं किया जाता है। यह उचित ही होगा कि वे आदमी जोकि आपके विभाग में काम कर चुके हैं या कर रहे हैं उन आदमियों को यह मौका दिया जाय, नये दरवाजे तरक्की के प्रमोशन के जो खुलें तो उसके लिए उन लोगों को कंसिडर किया जाय और उन को प्राथमिकता दी जाय ताकि ऐसे लोगों को स्थान मिल सके।

15 hrs

उन्हीं छोटे कर्मचारियों से बात करने के बाद मुझे यह मालूम पड़ा कि वहां पर अन्न का अभाव है। कर्मचारी यह महसूस करते हैं कि निश्चित रूप से वहां पर अन्न का अभाव है। एक-आध राशन की दुकानें होने से क्या बनता है? अब छोटे कर्मचारियों के और उन के परिवार वालों के लिए खाने को अन्न न हो और उस के दिमाग में यह चिन्ता सवार हो कि मैं जब शाम को काम से घर वापिस लौटूंगा तब मुझे पता नहीं रोटी भी मिल पायेगी कि नहीं, घर में मेरे चूल्हा सुलग भी सकेगा या नहीं? आप स्वयं समझ सकते हैं कि इस तरह की चिन्ता उस पर सवार रहने से वह कैसे मन लगा कर रेलवे विभाग की सेवा कर सकते हैं? मैं चाहूंगा कि या तो शासन सस्ते गल्ले की दुकानें पर्याप्त मात्रा में वहां पर खोलने का प्रबन्ध करे और अगर वैसा न हो सके तो जहां उनकी कोआपरेटिव्स हैं उनको ताकत दे, पैसा दे और उन्हें अन्य रेलवे के छोटे कर्मचारियों को सप्लाई करने का काम सौंपे। बाकी उन पर मंत्रालय कुछ थोड़ा सा नियंत्रण रखे ताकि वहां ठीक से काम सम्पन्न हो सके। उन कोआपरेटिव्स के द्वारा उन्हें अधिक से अधिक अन्न मिल सके, सहूलियत के साथ में अन्न मिल सके इस तरीके की व्यवस्था करने की वह कृपा करें।

कटनी और बीना आदि स्थानों में मेरे नोटिस में छोटे कर्मचारियों द्वारा यह बात लाई गई कि रेलवे के छोटे कर्मचारियों के लिए आवास का वहां मुनासिब इंतजाम नहीं है। बड़े कर्मचारियों को भी मैं मानता हूं कि आवास सम्बन्धी दिक्कत होगी, उन के लिए तो मकानात इधर उधर बनाये भी गये हैं लेकिन छोटे कर्मचारियों के लिए जिस अनुपात में उनके मकान बनने चाहिएं वे बिलकुल नहीं बने हैं और मैं उस ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा। बड़े कर्मचारियों के लिए तो कुछ सहूलियत मिल भी जाती है, बड़े बड़े स्टेशनों के नजदीक विकास कार्य हो रहा है लेकिन छोटे कर्मचारियों की जिंदगी मुसीबत की जिंदगी बन रही है। इस ओर मंत्रालय तत्काल ध्यान दे और छोटे कर्मचारियों की आवास सम्बन्धी

[श्री ज्वाला प्रसाद ज्योतिषी]

व्यवस्था करे । जो इस तरह के विकसित स्थान हैं, कटनी सरीखे, जहां कि पहले 8000 की आबादी थी आज वह बढ़ कर 30 और 35 हजार हो रही है ऐसे स्थलों में निश्चित रूप से छोटे कर्मचारियों के लिए काफ़ी संख्या में मकान बनाने का इंतजाम करें ।

मैं शासन का ध्यान इस बात की तरफ़ आकर्षित करूंगा कि जब भी रेलगाड़ी स्टेशन की तरफ़ पहुंचती है, किसी बड़े स्टेशन की तरफ़ तो स्टेशन के आउटर सिगनल के पास निश्चित रूप से चेन खींच कर लोगों द्वारा गाड़ी को खड़ी कर दिया जाता है और उस समय जो भी बिला टिकट वाल यात्री रहते हैं वह गाड़ी से उतर कर चले जाते हैं । मैं देखता हूं कि इस से शासन को काफ़ी नुक़सान होता है । इस दिशा में शासन और अधिक सजग हो और मैं समझता हूं कि यह आउटर सिगनल पर गाड़ी पर से उतरना यह एक कानूनन जुर्म ठहरा दिया जाय और अगर कोई आदमी उतरता है तो इक्के, दुक्के उन आदमियों को पकड़ कर प्रासीक्यूट करने की व्यवस्था अगर विधान में हम करने की कोशिश करें तो मैं समझता हूं कि हम यह बगैर टिकट की यात्रा को रोकने में किसी हद तक कामयाब हो सकते हैं ।

जब भी मैं शौकिया तीसरे दर्जे में बैठ जाता हूं तो देखता हूं कि वहां अब भी अत्यधिक भीड़ होती है । मैं चाहूंगा कि सरकार इस भीड़भाड़ को कम करने के लिए और जोरदार क़दम उठाये । मैं चाहूंगा कि सागर, कटनी और बीना जो रेलवे लाइन है उस पर कम से कम एक और गाड़ी निश्चित रूप से चलायें । जो भीड़भाड़ उस क्षेत्र में रहती ह उसके लिए यह नितान्त आवश्यक है कि एक नई रेलगाड़ी चलाई जाय । अगर कुछ न हो तो कम से कम एक शटल ट्रेन उस क्षेत्र के लिए दी जाय ताकि वहां पर यात्रियों की भीड़ कम हो सके । मैं देखता हूं कि रात को बहुत कम गाड़ियां वहां से चलती हैं । तीन गाड़ियां जो चलती हैं इस तरफ़ से और उस तरफ़ से वह दिन के वक्त समाप्त हो जाती हैं । रात को अगर एक गाड़ी इस तरफ़ और उस तरफ़ से, कटनी से बीना को और बीना से कटनी को दे दी जाय तो अच्छा रहेगा ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत समय से इस बात पर जोर देता आया हूं कि छतीसगढ़ का जो क्षेत्र हैं उस क्षेत्र से उत्तरी मध्यप्रदेश को जोड़ने के लिए एक फास्ट ट्रेन की बहुत आवश्यकता है । मैं समझता हूं कि दिल्ली को भी उस तरफ़ से जोड़ने के लिए अच्छा हो यदि बिलासपुर के आगे से उस तरफ़ से भिलाई इत्यादि के पैसेंजर्स को लेते हुए दिल्ली की तरफ़ को कोई तेज गाड़ी होनी चाहिए ।

यह बात कही जाती थी कि वहां की लाइन कमजोर है उस की कैपेसिटी कम है, मैं समझता हूं कि शासन उस ओर ध्यान दे और एक फास्ट ट्रेन मध्यप्रदेश के दक्षिणी इलाक़े को उत्तरी भारत से जोड़ने वाली एक फास्ट ट्रेन इस तरह से चलाने की व्यवस्था की जाय ।

आजकल यह चर्चा सुनने में आई है कि नये डिब्बे जो रेल के बन रहे हैं उन में मोटे ताजे आदमियों को चलने में और उनसे निकलने में बड़ी तकलीफ़ होती है । अगर वाकई ऐसी बात हो तो उधर ध्यान दिया जाय । जहां तक मेरा ताल्लुक है मैं एक बहुत दुबला पतला व्यक्ति हूं इसलिए वैसा तो खतरा मुझ जैसे आदमियों को नहीं है लेकिन कभी कभी मेरे जैसे दुबले पतले आदमियों के सैंडविच होने का खतरा पैदा हो जाता है । जब उस तरह का कोई तगड़ा आदमी आता है और हम लोग उस तरफ़ से निकलते हैं तब ऐसा खतरा रहता है इसलिए अपने बचाव की दृष्टि से भी मैं चाहूंगा कि इस तरफ़ रेलवे मंत्रालय ध्यान दे ।

यह बात सही है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में सफ़ाई की ओर कम ध्यान दिया जाता है, उस ओर एक उपेक्षा का व्यवहार किया जाता है । मैं चाहूंगा कि थर्ड क्लास के डिब्बों में सफ़ाई रखने की ओर उचित ध्यान दिया जाय । मैं देखता हूं कि हर आल्टरनेट स्टेशन पर या तीन, चार स्टेशनों के बाद फ़र्स्ट क्लास के डिब्बों की सफ़ाई को देख लिया जाता है और उनकी सफ़ाई करा दी जाती हैं और अगर कोई एम० पी० ट्रैवल कर रहे होते हैं तो निश्चित रूप से सफ़ाई करा दी जाती हैं और फ़र्स्ट क्लास के डिब्बे को साफ़ रखा जाता है । मैं चाहूंगा कि थर्ड क्लास के डिब्बों की सफ़ाई की ओर प्रशासन द्वारा समुचित ध्यान दिया जाय । उनके शौचालयों को अधिक से अधिक साफ़ रखा जाय क्योंकि आपको यह नहीं भूलना चाहिए कि असल में आम जनता ही रेलवेज की आमदनी कराती है ।

मैंने देखा है कि बहुत देर तक गाड़ियों में रोशनी नहीं रहती है । उधर भी हम को ध्यान देना है । खास तौर से थर्ड क्लास के कम्पार्टमेंट्स में जहां अत्यधिक भीड़भाड़ होती है वहां पर यह लाइट न होने से बड़ी दिक्कत हो जाती है इसलिए लाइट की समुचित व्यवस्था रखने की ओर आप ध्यान दें । आप ने जो मुझे बोलने का समय दिया उस के लिए धन्यवाद ।

श्री किशन पटनायक (सम्बलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, कटौती प्रस्ताव 179 से 206, 212 से 221 और 281 और 282, इन कटौती प्रस्तावों की तरफ़ रेलवे मंत्री महोदय का मैं ध्यान खींचना चाहता हूं क्योंकि श्री काशी राम गुप्त ने यह कह दिया था कि संयुक्त समाजवादी दल सब लोगों को तीसरे डिब्बे में यात्रा करने के लिए सुझाव देता है । मैं स्पष्टीकरण दे देना चाहता हूं कि हम भूदान मार्गी नहीं हैं और हृदय परिवर्तन से सब लोगों को तीसरे दर्जे का यात्री बना देंगे ऐसा विश्वास हम लोगों का नहीं है । हम तो चाहते हैं कि सिर्फ तीसरा दर्जा ही ट्रेन में रहे ताकि मजबूरन सब लोग एक दर्जे के यात्री बनें । इस दिशा में मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आजादी के पहले के वर्षों में कुछ प्रगति शुरू हुई थी जबकि जनता गाड़ियां बनीं । लेकिन आजादी जितनी पुरानी हो चली, समाजवादी विचार भी उतना ही पुराना हो चला और यह समाजवादी प्रवृत्ति कमजोर होने लगी । जितनी जनता गाड़ियां चलाई भी गई थीं, उन में से कुछ गाड़ियों में तो पहला दर्जा भी शामिल कर लिया गया और नई जनता गाड़ियां बननी बन्द हो गईं ।

इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को कोई राय और कोई सिद्धान्त बना लेना चाहिए । जिस हालत में मौजूदा जनता गाड़ियां चलती हैं, उस से तो उन का न चलना ही अच्छा है, क्योंकि जनता गाड़ी का मतलब यह हो जाता है कि उस में सिर्फ़ तीसरे दर्जे के यात्री चलते हैं । इसी लिए जो लापरवाही दूसरी ट्रेन्ज के तीसरे दर्जे के लिए दिखाई जाती है, उस से भी ज्यादा लापरवाही जनता ट्रेन्ड के प्रति होती है ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी (महुआ) : क्या माननीय सदस्य ने कभी उस में सफ़र कर के देखा है ?

श्री किशन पटनायक : एक बार मैं उस पर चढ़ा था और मेरा बक्सा पानी में बिल्कुल ख़राब हो गया ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी: क्या माननीय सदस्य बराबर उस में सफर करते हैं ?

श्री किशन पटनायक : बराबर उस में सफ़र नहीं करता हूं । लेकिन अगर माननीय सदस्य ने यह सोचा था कि मैं सिर्फ़ फ़र्स्ट क्लास में ट्रेवल करता हूं, तो उन का अनुमान ग़लत है । मैं कभी कभी—यह नहीं कि बराबर—तीसरे दर्जे में यात्रा करता हूं ।

श्री चन्द्रमणिलाल चौधरी : अगर माननीय सदस्य को फ़र्स्ट क्लास मिले, तो कोई तकल्लुफ नहीं उन को !

श्री किशन पटनायक : इस सम्बन्ध में कोई सिद्धान्त अपना लेना चाहिए ।

विशेषकर सफ़ाई के बारे में मैं कहना चाहता हू कि मुफ्त सफ़ाई का तो सिर्फ़ नारा ही होता है । जो सर्विस करने वाले लोग होते हैं, उन के औज़ारों पर लिखा होता है कि सफ़ाई मुफ्त की जायेगी, लेकिन जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो प्लेटफ़ार्म पर जितने भी सफ़ाई वाले होते हैं, वे सब के सब पहले दर्जे के डिब्बे में घुस जाते हैं और वहीं काम करते हैं । तीसरे दर्जे की तरफ़ उन की नजर बिल्कुल नहीं जाती है ।

इस समय रेलवे मंत्रालय की जो हैसियत है, अगर मंत्री महोदय उस हैसियत का पूरा इस्तेमाल करेंगे, तो वह इस महकमे को एक आदर्श या अगुआ महकमा, एडवांस्ड डिपार्टमेंट, बना सकते हैं—अगर मंत्रियों में उतना दम हो, तो ।

रेलवे के सम्बन्ध में एक लम्बी योजना बनानी चाहिए और पंद्रह, बीस, पच्चीस साल आगे सोचना चाहिए—यह सोचना चाहिए कि अगले पच्चीस साल में रेलवे का किस तरह का विकास हो और उस हिसाब से छोटी योजनाओं को प्रायर्टी मिलनी चाहिए । चूंकि इस समय कोई लम्बी योजना नहीं है, इसलिए बीच बीच में जो स्थानीय या और प्रकार के प्रेशर होते हैं, उन के कारण कहीं कुछ लाइन्ज बन जाती हैं, कहीं कुछ डीजलाइजेशन हो जाता है । इस समय दूर-दृष्टि के साथ और एक दूरगामी योजना के अन्तर्गत कोई भी परिवर्तन या विकास-कार्य नहीं होता है ।

इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूं कि अभी कुछ डीजलाइजेशन चल रहा है, लेकिन यह डीजलाइजेशन किस हद तक चलेगा ? हमारे देश में डीजल का आयात होता है और उस के लिए काफ़ी विदेशी मुद्रा खर्च करनी पड़ती है और इस वक्त विदेशी मुद्रा खर्च करना मुनासिब नहीं है । दूसरी तरफ़ जब कि हमारे देश में पर्याप्त कोयला है, उस का इस्तेमाल नहीं हो रहा है । सारी तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए कोयले के इस्तेमाल का जो लक्ष्य रखा गया था, रिवाइज्ड एस्टीमेट्स में उस में कमी पड़ रही है । एक तरफ़ तो कोयले का इस्तेमाल नहीं हो रहा है, जो कि देसी चीज है और दूसरी तरफ़ विदेशी मुद्रा का खर्च हो रहा है ।

मैं कोयले से डीज़ल तक परिवर्तन का विरोधी नहीं हूं । यह सही है कि कोयले को जलाना अच्छा नहीं है—उस से बहुत गन्दगी होती है । लेकिन अगर हम कोयले से बिजली निकालें और बिजलीकरण के प्रति ज्यादा ध्यान दें, तो वह ज्यादा अच्छा रहेगा और विदेशी मुद्रा का खर्च नहीं होगा । इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय अपनी तरफ़ से कुछ कोयला खानों के पास थर्मल प्लान्ट लगाए, ताकि कोयले का भी इस्तेमाल हो और रेलगाड़ियों में कोयले से बिजली तक परिवर्तन में तरक्की भी हो जाये ।

मेरा सुझाव है कि मंत्री महोदय रेलवे के विकास के सम्बन्ध में पंद्रह, बीस साल की एक योजना बनायें । वह एक अच्छी योजना होगी ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या बीस साल तक यह सरकार रहेगी ?

श्री किशन पटनायक : अगर अच्छी योजना होगी, तो दूसरी सरकार भी उस योजना को चला सकती है ।

श्री मधु लिमये (मुंगेर) : रेलवे तो रहेगी ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : [सब को ब्लड प्रशर है ।

श्री मधु लिमये : पाटिल साहब जाने से पहले योजना तो बनायें ।

श्री किशन पटनायक : ख़ासकर सीमाओं के पास जो नैरो गेज रेलवे लाइनें हैं, उन को तुरन्त बदल दिया जाये । ख़ासकर उत्तरी बिहार से आसाम तक जो लाइन है, जो इस समय छोटी है, उस को बड़ा बना दिया जाये ।

श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : पूर्वी उत्तर प्रदेश में भी ।

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी) : यू० पी० को प्रधान मंत्री मिल गया । और क्या चाहिए ?

श्री किशन पटनायक : मैं ने उड़ीसा के बारे में कुछ कटौती-प्रस्ताव दिये हैं । मैं इतना याद दिला दूं कि इस समय उड़ीसा में डेढ़ हज़ार किलोमीटर से से भी कम रेलवे लाइन है । असल में उड़ीसा की तरक्की और औद्योगिक उन्नति के लिए अभी तक ज्यादा से ज्यादा सौ किलोमीटर रेलवे लाइन बनी होगी । बाकी जितनी भी रेलवे लाइनें उड़ीसा में हैं, वे उड़ीसा के लिए नहीं हैं । चूंकि बंगाल से मद्रास को या महाराष्ट्र या आन्ध्र को कलकत्ता से कनैक्ट करना था, इसलिए वे लाइनें बन गई हैं ।

इसलिए यह आवश्यक हैं कि उड़ीसा के अपने विकास की दृष्टि से भी कुछ लाइनें बनाई जायें । अगर मंत्री महोदय उड़ीसा का रेलवे लाइनों का नक्शा देखेंगे, तो उन को तुरन्त पता चल जायेगा कि बरसवां से तालचेर तक सिर्फ अस्सी किलोमीटर का फ़ासला है । राउरकेला से बरसवां तक एक लाइन बन चुकी है, क्योंकि वहां लोहा मिलता है । इसलिए बरसवां से तालचेर तक रेलवे लाइन तो तरन्त बनाई जा सकती है, ताकि राउरकेला से पुरी या भुवनेश्वर, जो कि उड़ीसा की राजधानी है, कनेक्टिड हो जाये । इस बारे में मंत्री महोदय को बहुत जल्दी कार्यवाही करनी चाहिए । उस के साथ साथ अगर सम्बलपुर को भी तालचेर से जोड़ दिया जाये, तो जब कि उड़ीसा के चारों तरफ़ रेलवे लाइन है, उस के बीच में भी रेलवे लाइन की लकीर हो जायेगी ।

श्री मधु लिमये : यह सरकार लकीर की फ़कीर है ।

श्री किशन पटनायक : उड़ीसा के लिए ये दो लाइनें बहुत जरूरी हैं । जैसा कि मैंने कहा हैं, चूंकि बरसवां से तालचेर तक केवल अस्सी किलोमीटर का फ़ासला है, इसलिए वह लाइन बहुत जल्दी बना देनी चाहिए ।

रेलवेज में नौकरशाही बहुत ज्यादा चलने लगी है । खास तौर पर सिलेक्शन और ट्रांस्फ़र वगैरह में नौकरशाही की स्वेच्छाचारिता बहुत ज्यादा हो गई है । मैं ने कभी कभी रेलवे मंत्रालय को ऐसे मामलों पर ख़त भी लिखे हैं । मैं मिसाल देना चाहता हूं कि रेलवे में एसिस्टेंट इन्जिनियर्स के लिये एक सिलक्शन हुआ था—लोअर गजेटेड स्केल में 1965 में और उस में 9 कैन्डीडेट्स को सफल घोषित किया गया था कि ये सिलेक्ट हुए हैं प्रमोशन के लिये । लेकिन उन 9 में से सिर्फ़ 5 को नौकरी मिली प्रमोशन के हिसाब से और बाकी चार को नहीं मिली, जब कि वहां पर जगहें थीं और उन जगहों में कुछ ऐसे लोगों को लिया गया जो इस सिलेक्शन टेस्ट में फेल थे । इसकी तो आप एन्क्वायरी करेंगे ही, लेकिन यहां पर मैंने इसको मिसाल के तौर पर रखा है । इस वक्त रेलवे में नौकरशाही में पक्षपात बहुत ज्यादा चल रहा ह ।

इस सम्बन्ध में एक सवाल मेरे साथी श्री रामसेवक यादव ने संसद में रखा था और जब उस अफ़सर को इस सवाल के बारे में

[श्री किशन पटनायक]

पता लगा तो उस ने उन लोगों से जिनको जगह नहीं मिली थी यह भी कहा कि :

"Let Parliament now promote the above-named persons; I have nothing to do."

श्री मधु लिमये : यह विशेषाधिकार का प्रश्न है ।

श्री किशन पटनायक : वह नहीं हो सकता क्योंकि लिखा हुआ नहीं मिलगा, कोई डाक्यूमेन्ट नहीं मियेगा, इसलिये दिक्कत है ।

यहां पर ग्रेड्स के बारे में कई बातें कही गई हैं । मुझे किसी एक ग्रेड की नौकरी बारे में कोई बात नहीं कहनी है । जहां तक ग्रड्स की नौकरियों की तनख्वाहों में तरक्की की बात है, उस सम्बन्ध में मैं सिर्फ इतना ही निवेदन करूंगा कि रेलवे मंत्रालय कम से कम नौकरियों के मामले में कुछ अगुआ हो । दसरे महकमों की तुलना में जो असमानतायें ह उनको खत्म किया जाय । तनख्वाहों में गैरबराबरी है उसको घटाया जाय ताकि समाजवाद का कुछ आभास तो मिल सके । हम बार-बार यह शिकायत आपके सामने लाते हैं ।

कोच-एटेंडेंट्स के बारे में मुझे कुछ कहना हैं । उनको कभी भी रहने की जगह नहीं मिलती हैं । पिछले साल भी इसी डिमाण्ड पर बोलते हुए मैंने मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था । मंत्री महोदय ने कहा था कि इसके बारे में हम सोचेंगे, लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया हैं । उनको अभी भी रहने के लिये जगह नहीं मिलती है । मैंने एक मिसाल दी थी कि कैसे एक कोच-एटेंडेंट के लिये उसके माता-पिता के मरने का टेलीग्राम आया और उसका कोई पता न होने के कारण उसको डिलीवर नहीं हो सका, उसका कोई पता नहीं मिला कि वह कहां रहता हैं । किसी तरह से नार्दरन रेलवे के डाइनिंग कार के बेयराज को चार-पांच महीने तक तनख्वाह नहीं मिली । मैं जब उड़ीसा से दिल्ली आया था यह तब की बात ह, मुझे पता नहीं कि अभी उनको मिली या नहीं मिली । अगर मिल गई हो तो मंत्री महोदय बतला दें । इसी तरह से रेलवे के गैंग-कुलीज की हालत है, उनको बहुत शोषित किया जाता हैं । जो लोग इंस्पैक्टर वगैरह होते हैं उन से काफ़ी रिश्वत लेते हैं । उनको नौकरियों में कोईस्थायित्व नहीं होता है । इसी तरह से स्टेशन के कुलियों की भी बहुत खराब हालत हैं ।

आखिर में ये जो कांट्रेक्टर्स को कैन्टीन दिये जाते हैं, खाने के लिये कान्ट्रेक्टर्स बनाये जाते हैं, जो कामर्शियल मैनेजर्स होते हैं, जिनके हाथ में पावर रहती है उन काट्रेक्टस को देने की, इनका रिश्ता उन कांट्रेक्टर्स के साथ बहुत बढ़िया रहता है ।

एक माननीय सदस्य : गुप्त रिश्ता रहता है ।

श्री किशन पटनायक : मैं एक मिसाल देता हूं—आमलट का । घरसुगुडा स्टेशन पर जो साउथईस्टर्न रेलवे का है, वहां अण्डा मिलता ह बाजार में तीन आने का, लेकिन दो अण्डे का जो आमलेट बनता हैं, उसकी प्राइस सवा रुपया या एक रुपया दस पैसा फिक्स की गई है । इतनी प्राइस की मन्जूरी देने से आप अनुमान कर सकते हैं कि कांट्रेक्टर और उस डिपार्टमेंट दोनों में कितना लेन-देन हो गया होगा । यह मैंने एक ही मिसाल दी है, इसी तरह से और भी मिसालें दी जा सकती हैं । इस के बारे में आप तहकीकात जरूर कीजिये ।

Shri Basumatari (Goalpara): I rise to support the demands for gants for Railways. I do not like to repeat what the hon. Members who spoke before me.

I congratulate the Railway Minister first of all for giving attention to our eastern zone. By saying 'eastern zone', I do not mean only Assam; by 'eastern zone' I mean Assam, Nagaland, Manipur and Tripura. This eastern zone of India, which is in the eastern most corner of India and at a strategic point, should not be viewed in the same way as we do the other States of the country. I must congratulate the Railway Ministry for the services rendered during the last Chinese attack and during the Pakistani aggression.

Sir, we had only one railway line in the British times and that railway line too was constructed by the Britishers just to cater to the needs of tea gardens which were owned only by them. The railway line did not serve the needs of the people. After Independence, I hope our Railway Minister will not view this frontier strategic State of Assam with a general tendency. By 'general tendency' I mean considering the population of the eastern zone. If they consider it on the basis of population, then we may not get anything. Still, when Assam was attacked by the Chinese, the Railway Ministry was kind enough to grant us a broad gauge line, just to transport jawans, commodities and other essential things and this broad gauge line runs from new Jalpaiguri to Jogighopa and is very important. I would request the Railway Minister to see whether this line can be extended to Upper Assam via Goalpara and Gauhati by constructing second bridge over mighty Brahmaputra.

I also want to point out to the Railway Minister that, after having a broad gauge line from Bangaigaon to Jogighopa, the line from Bangaigaon to Gauhati has been left out. This was left out because of the turbulent rivers like Inodi and Bekicta. But now these rivers have become less troublesome. I mean to say that, after the earthquake in 1949, the river beds have expanded and these rivers have now become docile. There were difficulties because of these rivers and, that is why the Railway Ministry felt that it was not possible to extend this railway broad gauge line from Bangaigaon to Gauhati. But now that is over. Therefore, I request the Railway Minister to consider this and extend the broad gauge line from Bangaigaon to Gauhati. If this broad gauge line is extended to Gauhati, a great service will have been done to Assam.

15.28 hrs.

[SHRI SHAM LAL SARAF *in the Chair*]

I want to point out another thing. The Assam Mail has been rendering a tremendous service, but at the same time I should say that there is this difficulty: through a metre gauge line we have to come via Siliguri to catch the connecting Assam Mail at Barauni to Delhi; sometimes when it comes late by half an hour or so they do not wait for it; therefore, the passengers who travel from Assam to Barauni to catch the train are put to very great difficulties and hardship at Barauni station.

Due to carelessness on the part of Railway staff in looking to the difficulties of the passengers coming from Assam which include jawans and others and men of various walks of life. They are stranded and they do not get any accommodation at the station. There is no hotel for them to stay there for all the 24 hours just to catch the train the next day.

I request the hon. Railway Minister to extend a broad gauge line from Barauni to New Jalpaiguri. I do not know where from it is possible to extend this broad gauge line to New Jalpaiguri. But they should see that there is a broad gauge rail link from Katihar onwards to New Jalpaiguri.

Another point I would like to make out is with regard to housing. Of course, compared to other Departments, the Railway Department has been constructing houses for their em-

[Shri Basumatari]

ployees. But, in the matter of allotment of houses there are some categories of staff and officers. Only after independence, scheduled castes and scheduled tribes have been considered specially by the railways also with regard to appointments and allotment of houses. But, in their cases if they are placed under the category of ten or 15 years of service, they will get no accommodation. This is very strange. I would request the hon. Railway Minister to pay special attention to the scheduled castes and scheduled tribes employees in the matter of housing accommodation.

Another point I would like to make out is about employment of these people. The railways being the largest public undertaking, it should show some leniency to this category in the matter of promotion also. Formerly, when Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister, he saw to it that in the matter of employment, scheduled castes and scheduled tribes candidates were given the special consideration. Now it is not being done. I request the hon. Railway Minister to pay special attention to these matters.

I would like to point out that the trains that pass through the Assam State are mostly during nights with the result that these trains are not being used much by the people of Assam. Very few people could avail of travelling in the night trains in Assam. I request the Railway Minister to revise the timings of these trains in such a way that at least some of these trains pass through in the day time also. I request the hon. Minister also to see that at least some additional trains be introduced looking to the convenience of the "Muzdoors" from Bihar to Assam travelling every year from October to May.

There are some small States like Nagaland, Tripura, and Manipur where there is not a single railway line. In the Lushai and Garo Hills as well as Khasi Hills, there are mineral resources like coal, lime and all that. But, due to lack of conveyance, neither the private industrialist nor the Government of India intends to put in any industry here. Unless there is some transport facility available in this area, nobody will come forward to start an industry there. This is the only State where tea and jute alone can bring foreign exchange and Assam alone produce 50 per cent of the total yield of tea in the whole of India. These used to be transported by river navigation. Because of conflict with Pakistan, this could not be made use of. Tea is the only foreign exchange earning commodity which should be easily transported. From this point of view, I say that train facility is very important there.

In this connection, I again repeat that there are private railway lines run by the private people. After independence, these private companies should not be allowed to run these lines and make a profit. As already pointed out by another hon. lady Member, I request the hon. Railway Minister to see whether these companies are taken over by the Railways.

Mr. Chairman: The hon. Member's time is up.

Shri Basumatari: Coming to catering, I should say that we get very nice food while travelling from Calcutta to Delhi. But, on the Assam side, the food served by the railway contractors is of very poor quality. I request the hon. Minister to see whether the catering by the private parties can now be taken over by the Railway Department. From Barauni to Assam, catering is done by private contractors. I request the Railway Ministry to take over the catering from Gauhati to Delhi in the Assam Mail and they should see that they give good food to the passengers. Another point that I would like to touch upon is this. At Barauni Station, it is very difficult to get accommodation in the trains as transit passengers. Here, I find that the hon. Ministers are not listening to me.

Mr. Chairman: They are discussing your point.

Shri Basumatari: Tickets are sold on payment of bribes at Barauni Station. The other day I myself along with other passengers noticed this. I found a member of staff demanding Rs. 10 each for ticket. The moment I went there the employee came to me and apologised for this.

Mr. Chairman: Now the hon. Member must conclude.

Shri Basumatari: I never discuss about corruption. Corruption is a very wide term and it is of a national character. This must be wiped out. When Servashri Ram Subhag Singh and S. K. Patil are there, I am sure that they will look to this thing and see that this is wiped out at least from the Railways. They should see that corruption in matters like selling of ticket on extra payment at Barauni Station must go. Here it is very difficult to get accommodation in the connecting train. People coming over to Delhi find it difficult to get accommodation at Barauni Station. Therefore, I request the hon. Ministers to see that corruption is not there with regard to sale of tickets and providing accommodation at Barauni Station to the transit passengers.

Thank you very much.

Mr. Chairman: Shri Daljit Singh.

श्री दलजीत सिंह (ऊना) : सभापति महोदय, इसमें कोई शक नहीं है कि सभी दलों के सदस्यों ने रेलवे मन्त्रालय और रेलवे कर्मचारियों को इस बात के लिए धन्यवाद और मुबारकबाद दी हैं कि उन्होंने पिछले संकट काल में और उत्पादन के क्षेत्र में बहुत मेहनत से काम किया है। रेलवेज ने जो काम किया हैं, उसको देख कर सभी देशवासियों को खुशी महसूस होती है। इसके अलावा कल हंगरी के साथ दो हजार रेल के डिब्बे देने का जो एग्रीमेंट हुआ हैं, वह इस बात का सुबूत हैं कि रेलवे मन्त्रालय ने न केवल उत्पादन में, बल्कि हर एक क्षेत्र में बहुत तरक्की की हैं। नई रेलवे लाइनें बिछाने, रेलों को बिजली और डीजल से चलाने, पुल वगैरह बनाने और दूसरी काम में आने वाली चीजों को बनाने के काम में काफ़ी तरक्की की हैं। लेकिन यह तरक्की और उत्पादन में यह इजाफ़ा उतना नहीं हैं, जितनी कि देश की जरूरत हैं।

हमारे देश में बहुत से इलाके पिछड़े हुए हैं, जिनमें रेलवे लाइनों और दूसरी सहूलियतों की बहुत आवश्यक है। मैं माननीय मन्त्री का ध्यान इस तरफ़ दिलाना चाहता हूं कि तरक्की तो हुई हैं और उत्पादन भी बढ़ा है, लेकिन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ़ ज्यादा ध्यान देने की जरूरत हैं। देश में जो जनसंख्या बढ़ रही हैं, मन्त्री महोदय ने उसका भी शायद अन्दाजा लगाया होगा। हमारे देश में एक घंटे में 1100 बच्चे पैदा होते हैं। अगर जनसंख्या के इजाफ़े के मुताबिक व्यवस्था करनी पड़े, तो एक घंटे में 100 मकान बनाने पड़ेंगे, 5 स्कूल बनाने पड़ेंगे और एक अस्पताल बनाना पड़ेगा। इस सूरत में हमारे उत्पादन में इस तरह तरक्की होनी चाहिए कि हमारे पिछड़े इलाके भी आगे बढ़ सकें और जो जनसंख्या बढ़ रही है, उसका भी इन्तजाम किया जा सके।

हम देखते हैं कि आजकल रेलवे मन्त्रालय की तरफ़ से डबल-लाइन बनाने और शहरों को सुविधायें देने की ही ज्यादा कोशिश की जाती है, लेकिन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ़ बहुत कम ध्यान दिया जाता ह। अगर आप पिछड़े हुए और पहाड़ी इलाकों पर जरा नजर डालें, तो आप को पता चलेगा कि वहां पर जो भी तरक्की की गई है या पुरानी लाइनों को ठीक करने के लिए जो भी कदम उठाए गए हैं, वे तकरीबन सिफ़र के बराबर हैं। मिसाल के तौर पर पठानकोट-जोगेन्द्रनगर की मीटरगेज लाइन पर जो इंजिन और डिब्बे चल रहे हैं, वे बहुत पुराने है। उन डिब्बों की

[श्री दलजीत सिंह]

न तो अच्छी तरह से रिपेयर होती हैं और न ही इंजिनों को रिप्लेस किया जाता हैं, ताकि गाड़ियों की रफ़्तार बढ़ सके और लोगों को आराम मिल सके ।

मैं नंगल डैम-रोपड़ लाइन की तरफ़ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, जिसके बारे में पंजाब सरकार के साथ एक एग्रीमेंट किया गया था, जिसका वक्त 1968 तक है । पहले तो उस लाइन पर नुकसान होता था, लेकिन जब से नंगल की फ़र्टीलाइज़र फ़ैक्टरी काम करने लगी है, तब से उस लाइन पर मुनाफा होने लगा है । मैं आप को एक ही आंकड़ा बताता हूं कि नंगल डैम स्टेशन की माहवार आमदनी दस से बारह लाख रुपये है । लेकिन इस लाइन पर न तो पैसेंजर्स के लिए कोई एमिनिटीज़ हैं और न एम्पलाईज के लिए कोई सहूलियत है । उसकी तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जाता हैं । जब कभी रेलवे मन्त्रालय के पास वहां के बारे में कोई प्रोपोजल आती हैं, तो यह कहा जाता है कि चूंकि पंजाब गवर्नमेंट के साथ एग्रीमेंट हैं इस लिए हम इस बारे में कुछ नहीं कर सकते ।

मैं विनती करना चाहता हूं कि जब इस लाइन पर मुनाफ़ा होता है और सिर्फ़ एक ही स्टेशन का मुनाफ़ा दस, बारह लाख रुपये के करीब हैं और अगर पंजाब गवर्नमेंट उस पर कुछ खर्च नहीं करती है, तो फ़िर रेलवे मन्त्रालय को इस को लेना चाहिए और कुछ रुपया खर्च करके यात्रियों और एम्पलाईज को जो भी सहूलियत वह दे सके, वह देनी चाहिए ।

पिछले दिनों रेलवे बोर्ड ने यह फ़ैसला किया था कि इस एग्रीमेंट के बावजूद हम वहां पर कुछ सुविधायें दे देते हैं । मैं समझता हूं कि हमारी स्टैंडिंग कमेटी में यह मामला आया था और यह फ़ैसला किया गया था कि आनन्दपुर साहब और नंगल डैम स्टेशनों पर शेड्ज लगा दिये जायेंगे और नंगल डैम स्टेशन पर थर्ड क्लास वेटिंग हाल बना दिया जायेगा । नंगल डैम की पोजीशन यह है कि पंजाब में वह सबसे बड़ा टूरिस्ट सेंटर है । सरकार की फ़िगर्ज के मुताबिक तकरीबन 28 या 30 हज़ार टूरिस्ट्स मन्थली वहां जाते हैं । लेकिन स्टेशन पर उनके ठहरने के लिए कोई सुविधा नहीं हैं, कोई थर्ड क्लास वेटिंग हाल नहीं है । जो रेलवे कर्मचारी और आफ़िसर्ज वहां जाते रहते हैं, मैंने कई दफ़ा उनका ध्यान इस तरफ़ आकर्षित किया कि जो टूरिस्ट्स वहां जाते हैं, उनको बाहर खुले में ठहरना पड़ता हैं और वहां ही खाना बनाना पड़ता हैं, बारिश में वे भीग जाते हैं, हालांकि रेलवेज के पास बहुत जगह ह और जो जगह उसने एक्वायर की हुई है, वह ऐसे ही पड़ी हुई हैं । वहां पर वी० आई० पीज० आते हैं, लेकिन वहां पर कोई बाथ वगैरह नहीं लगाया गया हैं । न तो उस ज़मीन को इस्तेमाल में लाया गया है और न ही पैसेंजर्ज के लिए कोई सुविधायें दी गई हैं ।

रेलवे मन्त्रालय ने जो तजवीज मंजूर की थी, उसके मुताबिक बहुत सा सामान वहां चला गया । लेकिन बाद में जब रेलवे कर्मचारियों को पता चला कि इस बारे में कोई एक एग्रीमेंट है, जो 1968 तक है, तो वह सारा सामान वहां से किसी दूसरी जगह ले जाया गया । इस तरह वहां पर कुछ सहूलियतें देने और सुविधा पहुंचाने की वह तजवीज खटाई में पड़ गई ।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि बेशक वह एग्रीमेंट चल रहा है, लेकिन जब रेलवे मन्त्रालय को उस लाइन पर मुनाफ़ा हो रहा है, तो उसको उस लाइन पर चलने वाले पैसेंजर्ज और टूरिस्ट्स और साथ ही एम्पलाईज को सुविधायें देने के लिए कुछ करना चाहिए ।

जैसा कि मैंने पहले भी कई दफा कहा है यह लाइन पिछड़े हुए इलाकों को मिलाती है। पूरा हिमाचल प्रदेश और कांगड़ा जिला इस की बैक पर है। उधर से जितने भी लोग दिल्ली आते हैं, वे सभी उसी लाइन से आते हैं लेकिन उनको कोई सुविधा नहीं मिलती है। अगर मन्त्री महोदय नंगल डैम से फ़ंगर्ज़ मंगायेंगे, तो उन को मालूम होगा कि हालांकि दिल्ली के लिए जो डिब्बे लगाए जाते हैं, उनमें चालीस मुसाफ़िरों के लिए जगह होती है, लेकिन वहां पर सौ, डेढ़ सौ टिकट इशू किये जाते हैं। मन्त्री महोदय अन्दाज़ लगा सकते हैं कि रात के वक्त सफ़र करते हुए उन लोगों को कितनी तकलीफ़ उठानी पड़ती है।

इस बारे में कई दफ़ा यह प्रोपोजल बनाई गई कि या तो नंगल डैम से दिल्ली कोई सीधी ट्रेन चलाई जाये और या जो गाड़ी अम्बाला तक आती है, उसको दिल्ली तक एक्सटेंड किया जाये और जो इधर से डिब्बे जाते हैं, उनको भी डायरेक्ट ट्रेन कर दिया जाये। अगर यह कदम उठाया जाये, तो उन पिछड़े हुए इलाकों को फ़ायदा पहुंच सकता है। अगर कुछ स्लीपर लगा दिये जायें, तो रात को सफ़र करने वालों को कुछ सहूलियत और आराम मिल सकता है, लेकिन अभी तक ऐसा नहीं किया गया है। मैं दरख्वास्त करूंगा कि इस तरफ़ ध्यान दिया जाये। लोग बहुत तकलीफ़ में हैं। मन्त्री महोदय को जब कभी मौका मिले, वह गाड़ी चलने के वक्त ज़रा रेलवे स्टेशन पर नज़र डालें। लोग डिब्बे में सामान के बोरों की तरह भर जाते हैं। या तो उन डिब्बों को कम से कम डबल कर दिया जाये और या डायरेक्ट ट्रेन कर दी जाये। इसमें कोई नुकसान की बात नहीं है, बल्कि फ़ायदे की ही बात है। इसके अलावा मैं अर्ज़ करूंगा कि जो फ्लाइंग मेल अमृतसर जाती है, उसमें ब्रांच लाइनों के लिये जो लोग आते हैं, ब्रांच लाइनों पर ट्रेन्ज का कनैक्शन ठीक न होने की वजह से, वे लोग अपनी जगह पर वक्त पर नहीं पहुंच पाते हैं। इस गाड़ी से ब्रांच लाइनों की गाड़ियों के टाइम को कनैक्ट कर दिया जाय, ताकि लोगों को सुविधा मिल सके और वे वक्त पर पहुंच सकें।

इसके अलावा मैं एक प्रपोज़ल यह भी रखूंगा कि यहां से 6 बज कर 10 मिनट पर एक पैसेन्जर ट्रेन अम्बाले के लिये चलती है जो साढ़े ग्यारह बजे अम्बाला पहुंचती है। अगर उसको नांगल तक बढ़ा दिया जाए तो वह भी सीधी गाड़ी नांगल के लिये बन सकती है और इससे लोगों को सुविधा मिल सकती है।

एक बात मैं यह अर्ज करूंगा कि यहां दो बड़े मेले लगते हैं। एक आनन्दपुर साहब का और दूसरा नैना देवी का। इन दोनों ही मेलों पर कोई स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था नहीं की जाती है। अगर किसी वक्त कोई गाड़ी मंगवा भी ली जाती है तो उसमें न रेलवे को फ़ायदा होता है और न यात्री ही उससे फायदा उठा सकते हैं। वह अगर किसी टाइम पर आ भी गई तो लोगों को किसी इश्तिहार या किसी और ज़रिये से कोई इत्तिला नहीं दी जाती कि फलां टाइम पर गाड़ी जायगी। वहां 7–8 लाख यात्री इकट्ठे होते हैं लेकिन उनको उससे कोई फायदा नहीं होता है। अगर उनसे कहते हैं कि आप कोई स्पेशल ट्रेन क्यों नहीं मंगवाते हैं तो कहा जाता है कि इसमें नुकसान रहता है। जब इसके लिये पहले से कोई प्लान न किया जाय, कोई इश्तिहार न निकाला जाय, तो फिर उससे फायदा उठाया जाना मुश्किल ही होगा। मैं इतना सुझाव दूंगा कि इस सिलसिले में जो भी इन्तज़ाम किया जाय, ऐसी व्यवस्था कर दी जाय कि लोगों को उसकी इत्तिला दी जा सकें, ताकि लोग उससे पूरा पूरा फायदा उठा सकें।

इसके अलावा मैं अर्ज करूंगा कि खाद वहां से सभी स्टेटों को जाती है और उस खाद को ले जाने के लिये जो मालगाड़ी के डिब्बे उसको ले जाते हैं, वे रिपेयर वाले होते हैं।

[श्री दलजीत सिंह]

उनकी छांट नांगल में होती है और जब छांट होती है तो आधे डिब्बे उनमें से नाकिस निकलते हैं फिर उनको खाली मरम्मत के लिये अम्बाला भेज दिया जाता है । उसका नतीजा यह होता है कि जो खाद जाने वाली होती हैं, वह रुक जाती है । मैं आपकी नोटिस में यह लाना चाहता हूं कि अगर वहां पर एक छोटी सी वर्कशाप बना दी जाय, जिससे कि वे डिब्बे जो सैकड़ों मील मरम्मत के लिये जाते हैं, उनकी वहां पर ही मरम्मत कर दी जाय और इस तरह से हजारों रुपयों का फायदा रेलवे को हो सकता है । अगर ऐसे हो जाये तो मैं समझता हूं कि रेलवे को ज्यादा फायदा पहुंच सकेगा ।

एक विनती मैं यह करूंगा कि वहां पर जो एम्पलाईज हैं उनके लिए रेलवे की तरफ़ से मकान नहीं बनाये गये हैं । हालांकि जगह आपके पास है । मेरा ख्याल है कि जो वहां पर 44 थर्ड क्लास एम्प्लाईज हैं उनमें से 15 को मकान दिये हैं, ट्रेन क्लर्कस 17 हैं, उनमें से 6 को दिये है, फोर्थ क्लास 32 हैं, उनमें से 7 को दिये हैं । मैं दरख्वास्त करूंगा कि जब आपके पास जगह है तो उनके लिये आइन्दा पांच साला प्लान में रेजिडेन्शल क्वार्टर्स जरूर दिये जायं ताकि उनको सुविधा मिल सके, क्योंकि उनसे आप 12–12 घंटे की ड्यूटी लेते हैं, अगर रहने की व्यवस्था नहीं होगी तो वे ठीक प्रकार से ड्यूटी नहीं दे सकेंगे ।

जो गेट नांगल डैम के नजदीक है, उसमें जो गेट मैन है, उससे 24 घण्टे की ड्यूटी ली जाती है । आप खुद अन्दाजा लगाइये कि एक आदमी कितनी ड्यूटी दे सकता है, इसके अलावा न वहां पर शेड प्रोवाइड किया गया है और न रहने के लिये मकान दिया गया है । जरा इस बात को भी देख लें . . .

सभापति महोदय : अपनी तकरीर खत्म कीजिये ।

सिर्फ एक बात अर्ज करके बैठ जाऊंगा । पंजाब में रेलवे लाइन बनाने के लिये बहुत से सुझाव पंजाब गवर्नमेंट ने दिये हैं कि लुधियाना से वाया रोपड़ या वाया समराला चण्डीगढ़ को मिला दिया जाय । लेकिन पिछले जितने भी पांच साला प्लान आये हैं किसी में भी ऐसी व्यवस्था नहीं की गई है । इसलिये मैं अर्ज करूंगा कि आईन्दा पांच साला प्लान में इसको जरूर ध्यान में रख कर कुछ न कुछ पंजाब के लिये किया जाय, ताकि वे भी कह सकें कि हां एक लाइन स्टेट में जब से आजादी मिली है, बन गई है ।

इतना कह कर मैं धन्यवाद देता हूं, और मांगों का समर्थन करता हूं ।

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) : सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों पर डिमाण्ड नं० 11 से 20 तक बोलना चाहता हूं । श्रीमान् जी, सबसे पहले तो मैं रेल कर्मचारियों को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिन्होंने ऐसी संकटकालीन स्थिति में, जबकि पाकिस्तान के साथ झगड़ा हो रहा था, रात दिन बड़ी बहादुरी और सावधानी से खास कर राजस्थान में काम किया । जिन्होंने अपने कर्त्तव्यों का पालन करते हुए वीर गति प्राप्त की, उनके प्रति अपनी हार्दिक श्रद्धांजलि प्रकट करता हूं ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे से जब से बाबू जगजीवन राम गये, उनके बाद से शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के ऊपर बड़ा बहुत ही कम ध्यान दिया गया है । क्योंकि श्रीमान्जी, मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि रेलवे में 80 परसेंट शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के आदमी काम करते हैं, जिनमें छोटे कर्मचारी, केजुअल लेबर वाले कर्मचारी और दूसरे जो कर्मचारी हैं, आज आठ-आठ, दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह साल से केजुअल लेबर ही चले आ रहे हैं, लेकिन उनकी तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा

है । बल्कि उनका 6—6 महीने के अन्दर टेस्ट होता है और अगर वे फेल हो जाते हैं तो उनको नोकरियों से हटा दिया जाता है । जबकि परमानेन्ट आदमियों का टेस्ट नहीं होता है और केजुअल वालों का टेस्ट होता है और इस तरह से उनको फेल करके घर बैठाल दिया जाता है । इस सम्बन्ध में मेरे पास कई उदाहरण हैं । एक रतलाम के सी० पी० आई० डब्ल्यू० को डिग्रेड करके मिस्त्री की पोस्ट में लगा दिया जाय, जिसकी 15 साल की सर्विस है, यह बड़े शर्म की बात है । इस तरह से टेस्ट के नाम पर शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को पिछड़ा हुआ रखा जाय, उनके चान्स को मारा जाय, उनको प्रमोशन न दिया जाय, यह बड़ी ही अनुचित बात है । ज्यादा कहते हैं तो कह दिया जाता है कि तुम्हारा रिजर्वेशन खत्म कर दिया गया है । कई अधिकारी तो इस लिये भी कहते हैं कि तुम्हारा रिजर्वेशन खत्म हो गया है, अगर प्रमोशन चाहते हो तो 200, 400 रु० लाओ । उनको ट्रांस्फर कर देते हैं झूठा और उनसे रुपया लेकर वहीं का वहीं लगा देते हैं । मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूं कि ऐसे अफ़सरों की जांच की जाय जो इस तरह के अत्याचार करते हैं । आज शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स की लेबर के ऊपर अत्याचार हो रहा है ।

मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि जो लेबर वेलफेयर आफिसर्स हैं जिनको गैंग के ऊपर जाकर मजदूरों से स्वयं सम्पर्क करके उनका हाल पूछना चाहिये, वे वहां नहीं पहुंचते हैं । वे दफ़्तर में ही काम लेते रहते हैं, मजदूरों से सम्पर्क नहीं करना चाहते, हालांकि आर्डर्ज ऐसे हैं कि पी० डब्लू० आई के साथ ट्राली में जाकर महीने दो महीने के अन्दर उनसे जाकर पूछो, कि तुम्हें कोई तकलीफ़ तो नहीं है, तुम्हें ड्यूटी मिली या नहीं पास मिला या नहीं । छुट्टी निकल जाती है उसके बाद स्टेशन मास्टर पास देते हैं । ऐसा अत्याचार आज इन छोटे कर्मचारियों पर होता है यह बड़े शर्म की बात है ।

मैं निवेदन करूंगा कि इन छोटे कर्मचारियों की तरफ़ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाय । अत्याचारों का मैं और हाल आपको बताऊं । विजिलेन्स आफिसर को ही देख लीजिये । उसकी लिमिट उस पद पर तीन साल होती है । इसलिये वह अत्याचार भ्रष्टाचार की जांच नहीं करते हैं, क्योंकि कार्यकाल समाप्त होने के बाद फिर उसको वहीं जाना है । इसलिये जरूरी है कि या तो उनकी मियाद बढ़ाई जाय, या उनको उस पद पर परमानेन्ट किया जाय, या तीन साल में उनका वहां से ट्रांसफर कर दिया जाय, तब तो वह जांच कर सकेगा । वरना जब उसको तीन साल में उस पद से हटा दिया जाता है तो वह जांच किसकी करेगा । इसलिये उसके कार्यकाल को बढ़ाया जाय ।

16 hrs.

सेफ्टी आर्गेनाइजेशन हर जी० एम० के साथ एक अवसर है और उस आर्गेनाइजेशन के लिए दो लाख चालीस हजार रुपये साल का खर्च करने की व्यवस्था की गई है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या इससे एक्सीडेंट्स में कमी हो गई है । वह जी० एम० पी० ग्रेड का अधिकारी होता है और ढाई तीन हजार रुपये उसको मिलते हैं । इसको बन्द किया जाये । एक स्कूल, एक सेंटर उदयपुर में बना हुआ है जहां रिफ़ेशर कोर्स चलता है । पता नहीं वहां क्या किया जाता है । एक ड्राइवर जो बेचारा तीस साल सर्विस कर चुकता है और वह अगर अंग्रेजी के पेपर में फेल हो जाता है तो बिना इस बात का लिहाज किए हुए कि उसने तीस साल की सर्विस कर ली है उसको सी ग्रेड में लेते हैं और उसकी तनख्वाह घटा कर ढाई सौ से दो सौ पौने दो सौ रुपये कर दी जाती है । अब आप जानते ही हैं कि पहले ड्राइवर किस तरह से बना करते थे । कोयला ढोते ढोते वे ड्राइवर बन जाते थे । अब अगर वह इस पेपर में फेल हो जाता है तो उसकी

[श्री ओंकार लाल बेरवा]

तनख्वाह घटा कर दो पौने दो सौ रुपये कर दी जाती है और उसको कह दिया जाता है कि पेंशन वगैरह भी उसको इसी हिसाब से मिलेगी । ऐसा क्यों कर दिया जाता है ? क्या वे स्कूल के बच्चे हैं कि उनको याद दिलाया जाए कि वे एक पेपर भूल गए हैं । यह बड़े ही अफसोस की बात है । ऐसे पुराने कर्मचारियों को रिग्रेशर कोर्स के नाम पर पुराने ग्रेड में ले आना ठीक नहीं है । उनका आपको ख्याल करना चाहिये ।

कुछ बातें अब मैं गाड़ियों के बारे में कहना चाहता हूं । देहरादून एक्सप्रेस के पीछे, (19 डाउन के पीछे) जो पार्सल गाड़ी चलाई जाती है वह सवाई माधोपुर में जयपुर वाली गाड़ी को नहीं मिलती है । इसका नतीजा यह होता है कि भीड़ वैसी की वैसी बनी रहती है । यह पार्सल गाड़ी कोटा होकर चलती है । इसको या तो देहरादून से पहले चलाया जाए और और अगर बाद में इसको चलाना है तो जयपुर वाली के साथ इसको मिलाया जाए ताकि जयपुर वाली गाड़ी का रश कम हो जाए और उसमें सीधी दिल्ली, मथुरा, भरतपुर की सवारियां रह जायें । यह जो पार्सल ट्रेन है इसके बारे में हमने कई बार मन्त्री महोदय से निवेदन किया था और बड़ी मुश्किल से इन्होंने इसको चलाया है । अब मैं चाहता हूं कि या तो इसको देहरादून से पहले चलाया जाए और अगर पीछे चलाना है तो जयपुर वाली गाड़ी के साथ इसको मिलाया जाए ।

कोटा से बीना तक बीच में तीन चार स्टेशन ऐसे बन्द हैं जहां पर पब्लिक का काफी रश रहता है । उन स्टेशनों की भ्रष्टाचार की कहानी अगर मैं बताऊं तो वह भी अपने में में एक कहानी होगी । इन तीन चार स्टेशनों पर काफी सवारियां उतरती है । इन गाड़ियों में बाबू लोग बैठे बैठे मुसाफिरों को टिकट दे देते हैं और जब वे उतरते हैं तो उन से वापिस टिकट ले लेते हैं । किस तरह से यह जो भ्रष्टाचार है इसको आप मिटायेंगे ? अगर इन तीन चार स्टेशनों को खोल दिया जाए तो लोगों को भी असानी हो सकती है और भ्रष्टाचार भी समाप्त किया जा सकता है । स्टेशन बने हुए हैं, सिगनल बने हुए हैं, सब कुछ है लेकिन पता नहीं क्यो ये बन्द पड़े हैं । आप देखें कि हमारे देश की पापुलेशन काफी बढ़ रही है । सवारियां भी काफी आने जाने लग गई है । इस वास्ते आप इन स्टेशनों को खोल दें तो बहुत अच्छा होगा ।

हमारे कछवाय साहब जनता मे बैठ कर आरहे थे । इनका सामान पीछे रह गया । इन्होने सोचा कि जंजीर खीच दें ताकि उतर कर सामान लाया जा सके । लेकिन वह जंजीर टूटी पड़ी थी । तीन हाथ इन्होंने उसको खींच लिया लेकिन कुछ पता नहीं चला कि जंजीर कहां है और गाड़ी नहीं रुकी । जंजीर न हो गई द्रोपदी का चीर हो गया । बाद में वह लैट्रिन में गए तो वहां पर पानी ही नहीं था । इन्होंने कहा कि बताओ क्या करें ये सब आप देखें कि कितनी बुरी बातें हैं । थर्ड क्लास के पेसेंजर्स के लिए ठीक से आपको व्यवस्था इन चाजों की यानी पानी वगैरह की तो कम से कम करनी चाहिये ।

कोटे से जो एयर कंडिशन कोच लगाई है उस में हर साल घाटा होता है । लेकिन फिर भी उसको लगा दिया जाता है । समझ में नहीं आता है कि ऐसा क्यों किया जाता है? क्या चरत राम भरत राम के लिए इसको लगाया जाता है? अगर ऐसी बात है तो जो नुकसान होता है उसको कौन पूरा करेगा ? अगर इसको पूरा कर दिया जाए तो एक की जगह दो लगा दें तो भी किसी को कोई एतराज नहीं हो सकता है नुकसान होने के बावजूद भी इसको लगाया जाता है तो यह आपत्तिजनक बात है । लेकिन आप देखें कि हमारा फर्स्ट क्लास का दस सीट्स का कोटा है फर्स्ट क्लास का और इससे वह कम हो जाता है । मैं चाहता हूं कि इस कोटे को बढ़ाया जाए । कोटा अब बड़ा इंडस्ट्रियल

एरिया हो गया है । वहां काफी इंडस्ट्रीज हैं इस वास्ते इस कोटे को बढ़ाये बगैर काम नहीं चल सकता है । कम से कम 16 किया जाये ।

बूंदी रोड़ स्टेशन पर अब काफी रश रहने लग गया है । वहां से काफी से ज्यादा सामान लादा जाता है । अनाज वगैरह बहुत लादा जाता है । वह एक बड़ी मंडी है । मैं चाहता हू कि पैसेंजर्स की सुविधा को ध्यान में रखते हुए और जो सामान लादा जाता है उसको देखते हुए वहां शैड की व्यवस्था की जाए । बूंदी रोड पर पर गाड़ी केवल एक आध मिनट के लिये रुकती है । बूंदी की सारी सवारियां वहां उतरती हैं । इसको भी आप देखें और 5 मिनट रोकें और साथ ही साथ सैड बना कर पैसेंजर्स और सामान के लिये भी आप सुविधा प्रदान करें ।

एक स्टेशन है छबपुरा (झालावाड़ रोड) इससे दस मील के फासले पर झालावाड़ है । झालावाड़ से आगर को सीधी सड़क जाती है। अगर रेलवे लाइन को झालावाड़ हो कर आगर मिला दिया जाए, सड़क के साथ साथ मिला दिया जाए तो यह मध्य प्रदेश से मिल जाएगी और दो सौ मील का चक्कर कम हो जाएगा ।

जैसलमेर के लिए आपने सर्वे की बात कही है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं ।

कोट से चितौड़ के लिए पिछले साल आपने रुपयों की व्यवस्था की थी । पता नहीं उसका क्या हुआ है । मैं समझता हूं कि कुछ भी उस में से खर्च नहीं किया गया है और कोई प्रगति इस दिशा में नहीं हुई है । पता नहीं सर्वे हुआ भी है या नहीं इस काम को हाथ में लिया गया है या नहीं लिया गया है । मैं चाहता हूं कि इस पर भी प्रकाश डाला जाए ।

मैं यह भी चाहता हू कि बूंदी से दूर स्टेशन न बना कर और वहीं बना कर बूंदी से देवली, देवली टौंक, नवाई व देवली से नसीरा बाद में लाइन को मिला दिया जाए । इससे पैसेंजर्स की जो मसीबतें हैं वे दूर हो सकती है और उनको सुविधा हो सकती है और उनका चक्कर बच सकता है ।

डाइनिंग कार जो है और जो 19 डाउन के साथ गाई जाती है इसको सात बजे कोटा में काट दिया जाता है । इसको शायद वहां इसलिए काट दिया जाता है कि वहां राज एन्ड कम्पनी का जो रिफेशमेंन्ट रूम है, उसको प्रोत्साहन दिया जाये इससे मुसाफिरों को बड़ी असुविधा होती है । मैं चाहता हूं कि इसको सवाई माधो पुर आकर काटा जाए ताकि सवाई माधो पुर तक वे खाना खा सकें और सवेरे इसको लगा दिया जाए ताकि उनको चाय वगैरह मिल सके ।

एक रामनगर का स्टेशन है । वहां से महादेव जी का स्थान पांच मील पड़ता है । गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं । मैं चाहता हूं कि कोई गाड़ी वहां भी ठहरा दी जाया करे ताकि इंद्रगढ़ न उतर कर रामनगर लोग उतर जायें और उन का वह चक्कर बच जाए जोकि इंद्रगढ़ उतरने से उन को पड़ता है । हर पन्द्रह दिन के बाद महादेव जी का मेला भरता है और लोगों को बड़ी असुविधा होती है । मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आप का ध्यान जाए ।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अटरू, सालपुरा और अन्ता स्टेशनों पर शैड्ज की व्यवस्था की जाए । इस के साथ साथ अटरू सालपुरा स्टेशन पर एक लाइन और डाली जाए ताकि वहां पर जो माल सप्लाई होता है वहां से रेलवे का, पत्थर, गिट्टी वगैरह उस को आसानी से भरा जा सके । इस के अभाव में वहां पर लाइन जाम हो जाती है और गाड़ियां लेट हो जाती हैं । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आप का ध्यान जाये ।

अगर इन सब बातों की तरफ आप का ध्यान जाए तब तो मैं आप को धन्यवाद दे सकता हूं, अन्यथा मैं कैसे आपको धन्यवाद दूं ।

एक माननीय सदस्य : तब कछवाय जी को दें ।

सभापति महोदय : श्री मंडल ।

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, हाउस में गणपूर्ति नहीं है ।

सभापति महोदय : घंटी बजाई जा रही है . . .

Mr. Chairman: Order, order. The Bell has been rung. There is no quorum. The House stands adjourned for half an hour. We will again meet at 16.40 hours.

16.12 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till forty minutes past sixteen of the clock.

The Lok Sabha reassembled at forty minutes past sixteen of the Clock.

[SHRI SHAM LAL SARAF *in the Chair*]

श्री यमुना प्रसाद मंडल : आदरणीय सभापति जी आज सारे विश्व के लोग सब से बड़ी प्रजातांत्रिक सरकार के द्वारा चलाई हुई राष्ट्रीयकरण की सब से बड़ी संस्था रेल जिस द्रुत गति से आगे की ओर बढ़ रही है, उस को देख रहे हैं : यह करीब करीब 58 हजार किलोमीटर की सब से बड़ी एशिया की रेल है और दुनिया में इस का स्थान दूसरा है जो सोवियट सरकार की रेल के बाद आता है । प्रति दिन लाखों लोगों को यह ले चलती है । प्रति मिनट 7 गाड़ियां दौड़ायी जाती हैं । स्वभावत: इस में थोड़ी बहुत खामियां होंगी ही और इन सब बातों को देखते हुए आज देखा हम लोगों ने कि इस महान् ससद् के प्रत्येक कोने से जितने भी माननीय सदस्य वक्ता थे सबों ने इस मंत्रालय के मंत्रियों की बड़ी भूरि भूरि प्रशंसा की है और इस सस्था ने यह भी दिखा दिया कि महान् संकट के समय भारत पाकिस्तान संघर्ष के वक्त किस तरह इस मंत्रालय के प्रत्येक सेवक ने जान पर खेल कर यह दिखा दिया सारे विश्व को कि यह सब से बड़ी संस्था कितने जोश, ईमानदारी, मेहनत से काम कर रही है । देश की सुरक्षा में यह संस्था सब से अधिक महत्व पूर्ण है ।

अब मैं श्रीमान् से छुटपुट दो चार बातें कहना चाहता हूं । अभी उत्तर बिहार के लोगों ने एक रेल विकास सम्मेलन का आयोजन 3 फरवरी को नई दिल्ली में किया था और उस अवसर पर हमारे रेल के राज्य मंत्री डाक्टर राम सुभग सिंह उपस्थित थे । हजारों की तादाद में उत्तर बिहार के प्रतिनिधि लोग वहां जमा हुए थे और वहां उन्होंने कहा कि उत्तर बिहार में रेल विकास के लिय जो भी सम्भव होगा वह किया जायगा । इतना ही नहीं उन्होंने यह कहा कि कोसी से सुरक्षित भागों का जो सीमान्त इलाका है वह अब विकसित हो रहा है, वहां कैनाल्स और आबपाशी का अच्छा इंतजाम हुआ है । इसकी वजह से वह इलाका खुशहाल होता जा रहा है । इसी अवसर पर राज्य मंत्री ने लोगों को यह आश्वासन दिया कि सुपौल भपटियाही होते हुए प्रतापगंज तक रेल को आगामी अक्तूबर से फिर वह रेस्टोर करने की कोशिश करेंगे । इस के कारण सारे उत्तर बिहार के लोगों में एक आशा की लहर और कृतज्ञता की भावना फैल रही है । मगर एक छोटी सी बात उस के साथ साथ और है कि निर्मली से भपटियाही को मिलाने के लिए कोसी पर एक बड़े पुल की आवश्यकता है । इसके न होने से करीब सौ मील का चक्कर काट कर नेपाल देश में 9 मील होते हुए उसे पार करना पड़ता है । पार्श्ववर्ती सड़क योजना के अन्तर्गत भी एक बहुत बड़ा पुल वहां बनाया जाना है । उसके बाद शायद रेल मंत्रालय भी उधर की ओर सोचे । लेकिन हम लोगों का तो यह सुझाव था कि इसी पुल को दोनों मंत्रालय ट्रांस्पोर्ट और रेल मंत्रालय दोनों मिलकर

बनायें तो खर्च भी करीब करीब दो तीन करोड़ का बच जायगा । ऐसी हालत में अब मैं सब कुछ अपने सुयोग्य मंत्रियों पर छोड़ता हूं और उन्होंने ने जो किसानों के लिए और खास कर फारेन एक्सचेंज-अर्नर इलाके और सीमा प्रदेश के लिए जो काम किया है उसके लिए हम लोग बहुत कृतज्ञ हैं और यह रेस्टोरेशन सचमुच में बहुत अच्छे वक्त पर हो रहा है । मैं तो थोड़ी देर के लिए यह कहूंगा कि 1969 में आप लोग गांधी शताब्दी मनाने जा रहे हैं । ऐसे वक्त पर आप को उन क्षेत्रों की तरफ ध्यान देना चाहिये जो बहुत गरीब यातायातहीन इलाके हैं जिन का विकास रुका हुआ है रेल का विकास न होने की वजह से । रेल के विकास में अभी तक 1966 में जितना काम हुआ है उसके अलावा 1969 गांधी सदी तक आप को कुछ और काम कर के दिखाना है जिस से गांधीजी का यह युग, 100 साल की गांधी शताब्दी में आप कुछ कर के दिखा सकें । आप ने बहुत किया है । मैं हर बात पर यह कहूंगा कि आप ने बहुत कुछ किया है, प्रशंसनीय कार्य किया है मगर अभी बहुत कुछ आप को करना बाकी है । इतने विशाल देश में और ऐसे मौके पर मैं यह कहूंगा कि आप अगर चाहते हैं कि गांधी जी और शास्त्री जी को अमर बनायें तो कुछ ऐसी छोटी छोटी लाइनें भी ऐसे पिछड़े और सीमान्त इलाकों में ले जाय जिससे हम लोग यह कह सकें कि शास्त्री जी के स्मरण में यह सब कार्य किये जा रहे हैं । अभी मेरे वरिष्ठ मित्र श्री श्री-नारायण दास ने कहा कि उत्तर बिहार की इतनी बड़ी आबादी पर आप ने बड़ी कृपा कर के समस्तीपुर तक बड़ी लाइन (ब्राड गेज) रेलवे लाइन का निर्माण किया । हमारा वह उत्तर बिहार का इलाका बहुत घनी आबादी वाला है । हमारी यह प्रार्थना है कि यह ब्राडगेज लाइन समस्तीपुर से दरभंगा तक निर्माण कर दें । बहुत से मित्र कहेंगे कि इसे मुजफ्फरपुर की तरफ ले जायें । अब आपकी जो इच्छा हो करिए । मगर वहां की हालत को देखते हुए दरभंगा और समस्तीपुर की लाइन को मीटर गज को या तो दुहरी लाइन कर दीजिए या उसे ब्राडगेज लाइन कर दीजिए । बरौनी से कटिहार तक आप एम० जी० को बी० जी० में बदलने जा रहे हैं । यह छोटी मोटी बात कहने के बाद मैं एक दो और बात कहना चाहता हूं । मेरा यह निवदन है कि पूर्वोत्तर रेलवे पर चिकनाहाल्ट को परमानट स्टेशन बना दिया जाय । यह बहुत दिनों से ऐसा चल रहा है । इसको फुलफ्लेज्ड स्टेशन कर दे । इसके अलावा कोरहिया, मुरेठा और एकम्मा जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर हैं उन्हें हाल्ट स्टेशन बनाया जाय । इसके लिए मैं सन् 62 से ही यहां आवाज लगाता चला आ रहा है । आशा है कि यह तीन स्टेशन इस महान् संस्था के द्वारा अवश्य बनाये जायेंगे । जल्दी में एक छोटी सी बात और कह देना चाहता हूं, कि जो ईमानदार और काम करने वाले लोग इस बड़ी सस्था में हैं उन के प्रति आप को सजग होना पड़ेगा । जिन्हों ने बार बार छोटी तनख्वाह पा कर भी आप को लाखों की आमदनी बचत के रूप में दी है, जो लाखों की आमदनी बड़े बड़े व्यापारी बचा लेते थे फ्रेट कम दे कर, तो ऐसे रेलसेवी लोगों की सेवा को भी आप को याद रखना चाहिए और उन की सेवा काल में वृद्धि की जानी चाहिए । हर रेलवे को हम देखते हैं कि वह एक पत्रिका निकालते हैं । उसमें सच्चे रेल-कर्मियों की फोटो छापते हैं और उन्हें इनाम देते हैं । मगर इनाम के साथ साथ ऐसे लोगों को सेवा में और अधिक दिनों तक रखने की जरूरत है । मेरा मतलब है कि उन के सेवा काल को एक्सटेंड किया जाय जैसे और और सिविल सर्वेंट्स के साथ करते हैं । 58 की उम्र के बाद जो बड़े ईमानदार और मेहनती हैं, स्वस्थ हैं उन को 62 तक आप ले जायें ।

एक छोटी सी बात मजदूर कोआपरेटिव के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं । एन्करेजमेंट टु कोआपरेटिव मजदूर का-ट्रैक्ट

कमेटीज—जब आप ने भुवनेश्वर में यह निश्चय कर लिया कि हम प्रजातांत्रिक समाजवादी सरकार की स्थापना करेंगे और आज प्लान में जितना भी खर्च होता है उस का 21–22 प्रतिशत जब हम इस महान् संस्था को देते हैं, तो फिर इस महान् संस्था का यह धर्म हो जाता है कि सोशलिज्म की ओर इस देश को अग्रसर करे और इसे ही उस में सब से आगे आना चाहिए । विज्ञान के इस युग में बहुत तरह की चीजें ऐसी भेजी जाती हैं जिन की लिस्ट तो ठीक है मगर वहां के जो कर्मचारी हैं वह जानते नहीं हैं और जिस पर दर उन का फेट चार्ज होना चाहिए उस से बहुत कम दर पर चार्ज कर के रेल को बहुत घाटे में रखते हैं । इसलिए उस की ओर भी इन लोगों को सजग होना होगा ।

समाजवादी समाज की स्थापना के लिए अभी पटनायक साहब ने उधर से आवाज लगाई और गुप्ता जी ने भी यह कहा कि थर्ड क्लास में मुसाफिरको बड़ी दिक्कत होती है तो उस के लिए मेरा कहना है कि जब आप एक बड़े आइडियल की ओर जाना चाहते हैं, सोशलिज्म की ओर जाना चाहते हैं तो फिर आप को यह काम तो करना ही होगा । मैं मंत्रियों से वे रेलवे मंत्रालय के वरिष्ठ अफसरों से यह अपील करूंगा कि आप लोग कम से कम अपनी शाखा लाइनों में जितनी भी नई ट्रेनें जोड़ते हैं उन में आप केवल थर्ड क्लास रखिये । थर्ड क्लास के रखने पर लोगों को कुछ आस्था बंधेगी कि भुवनेश्वर कांग्रेस के प्रस्ताव के मुताबिक यह सरकार चल रही है और आगे भी चलती रहेगी । आप ने जनता गाड़ियां चला कर लोगों में एक आस्था, एक कौनफिडेंस दिया कि हम भुवनेश्वर कांग्रेस के प्रस्ताव के मुताबिक काम कर रहे हैं । आज से नौ दिनों के बाद अर्थात् 1–4–66 से शाखा लाइनों में जितनी भी नई ट्रेनें चलाई जायें उन में केवल थर्ड क्लास के ही डिब्बे रहें ।

अब मैं आप से दो, एक और बातें कह कर अपने समय का सदुपयोग करूंगा । अभी रेलवे मंत्रालय की जो वार्षिक रिपोर्ट हमें देखने को मिली है उस के छठे पन्ने पर दसवें पैराग्राफ में हिन्दी के सम्बन्ध में जो लिखा है उस को मैं ने पढ़ा है । मैं उसे यहां पर भी पढ़ना चाहता था । समय मेरे पास कम है लेकिन मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि आप ने स्टेशनों पर हिन्दी को इधर उधर लागू किया है और जहां तक हिन्दी को राष्ट्रभाषा के रूप में चलाने का सवाल है वह एक प्रशसनीय कार्य आप ने किया है लेकिन वह काफ़ी नहीं है और अभी हिन्दी को राष्ट्रभाषा के पद पर रख कर प्रचार और प्रसार के लिए बहुत कुछ करना शेष रहता है । उसमें यह लिखा हुआ है :—

"So far as the progress of Hindi in the Railways is concerned, much less has been done and very much more is yet to be done."

मेरा कहना है कि इधर रेलवे मंत्री महोदय विशेष ध्यान दें और रेलवे मन्त्रालय में हिन्दी के प्रसार व उसकी उन्नति के लिए अधिक तेज कदम उठायें ताकि अभी तो हिन्दी, जो राष्ट्रभाषा है, को उस का उचित स्थान दिलाने में कमी रहती है वह जल्दी ही पूरी हो सके ।

इस मन्त्रालय की वार्षिक रिपोर्ट के सातवें पेज पर सोलहवें पैराग्राफ़ में रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था के सम्बन्ध में लिखा है । अब सुरक्षा की व्यवस्था ठीक होना अति आवश्यक है और वह बहुत महत्व की बात है । जी० आर० पी० के सम्बन्ध में मैं माननीय श्री पाटिल एवं माननीय डा० राम सुभग सिंह से कहूंगा कि आप नया कानून बना कर

सेंट्रल रेलवे पुलिस की स्थापना करें, एक नई पुलिस की व्यवस्था आप करें जिस से सुरक्षा के सम्बन्ध में आप एक नया अध्याय शुरू कर सकें और जिस से कि यात्रियों के जान व माल की रक्षा हो सके ।

विजिलैंस आर्गेनाइजेशन के सम्बन्ध में भी आप ने रेलवे के वार्षिक प्रतिवेदन के सत्तरहवें पैरे पर (आठवें पन्ने में) कुछ कहा है, मगर याद रखें "Eternal Vigilance is the price of liberty." जब मैं ने सेंट्रल विजिलैंस कमेटी की फर्स्ट रिपोर्ट देखी और उस को रेलवे रिपोर्ट के पैरा 17 से मिलाया तो पाया कि हम इस चौकसी के सम्बन्ध में पिछड़ गये हैं । उस में मैं ने देखा कि 638 शिकायतें आई हैं । उसमें कैटेगरीज हैं गजेटेड आफिसर्स की और नान गजेटेड आफिसर्स की । शिकायतों की तादाद काफ़ी है । जब मैं ने दोनों के पैराग्राफ को क्रमशः मिलाया तो मुझे पता चला कि बड़ी चतुराई से यह विजिलैंस के सम्बन्ध में बात लिखी गई है । The less is said, the better.

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अब खत्म करें ।

श्री यमुना प्रसाद मंडल : इस के बाद मैं ऐस्टिमेट्स कमेटी की 91वीं रिपोर्ट के आधार पर कहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे में सब से कम रेलवे के कर्मचारियों के प्रतिशत के दर पर रहने की व्यवस्था की गई है । वहां पर रेलवे कर्मचारियों के लिए सब से कम आवास की व्यवस्था की गई है ।

वैसे कहने को तो बहुत सी बातें थीं लेकिन लाचारी है समय अब नहीं रहा है ।

कोसी प्रोजेक्ट खत्म हो चुका है और बिहार सरकार अगर कोसी प्रोजेक्ट रेलवे को हस्तान्तरित कर दे तो आप उसे ले लें और यह नेरोगेज की जो छोटी रेल है इसे रेल मंत्रालय अपने हाथ में ले ले । तीन फरवरी को इस नई लाइन के लिए हम ने उत्तर बिहार के रेलवे यातायात विकास सम्मेलन में कहा था और मैं पुनः उस मांग को यहां पर दोहराना चाहता हूं कि उधर की ओर सीमान्त प्रदेश है इसलिए उधर आप को ध्यान देना चाहिए और यह नई लाइन निर्मली से कनौली तक निकाल देनी चाहिए । दूसरी नई लाइन जयनगर, लदानिया, लौकही और लौकही से कुनौली तक बिछा दी जाय ।

श्री विभूति मिश्र की व्हीलर बुक कम्पनी की मोनोपली हटाने के बारे में मांग के बारे में मैं भी अपनी छोटी सी आवाज मिलाना चाहूंगा । व्हीलर साहब की काफ़ी अर्से तक मोनोपली चलती रही है । अब समाजवादी समाज व्यवस्था के अन्दर यह आवश्यक हो जाता है कि इस तरह का अधिपत्य हमेशा के लिए कायम न रहे और छोटे छोटे लोगों को भी यह काम दिया जाय और उन्हें किताबों की दुकानें खोलने का लाइसेंस दिया जाय । मुझे आशा और विश्वास है कि श्री नेहरू और श्री शास्त्री की परम्पराओं पर हमारे माननीय श्री पाटिल एवं डा० राम सुभग सिंह अपने रेलवे मंत्रालय को चलायेंगे । धन्यवाद, सभापति जी ।

श्री गणपति राम (मछली शहर) : सभापति महोदय, मैं आगे कुछ कहने के पहले आप को धन्यवाद दूंगा कि इतने दिनों तक बाट जोहने के बाद आप ने मुझे आज बोलने का अवसर दिया ।

वैसे तो रेलवे मंत्रालय ने युद्धकाल में जो सेवा की है और साथ ही अभी थोड़े दिन पहले इलाहाबाद में कुम्भ मेले के अवसर पर जिस योग्यता का उसने परिचय दिया वह प्रशंसा का पात्र है । लेकिन जहां पर कि रेलवे हिन्दुस्तान का इतना विकसित और विस्तृत विभाग है और मैं उम्मीद करता हूं कि उसके अधिकारियों और उस के अफसरों का दिल भी उतना ही विस्तृत और विशाल

[गणपति राम]

होना चाहिए लेकिन वह हम नहीं पाते हैं । आजकल जब मैं खास तौर से हरिजनों और शड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों से मिलता हूं तो वहां से आवाज आती है कि अब तक जो उनकी सर्विसेज का कोटा जितना रिजर्व रहता है, जितना उनको मिलना चाहिए वह नहीं मिल पा रहा है । मैं खास तौर से रेलवे मंत्रालय का ध्यान उनके मुख्य आफिसेज जैसे हमारे रेलवे बोर्ड का दफ्तर है, रेलवे सर्विस कमीशन का दफ्तर है या उनके डी० एम० के दफ्तर हैं, वहां अगर आप देखें तो पायेंगे कि वहां पर भी क्लास फोर्थ और क्लास थ्री में हरिजनों का रिजर्व कोटा पूरा नहीं भरा है । क्लास 2 और क्लास 1 का जहां तक सवाल है उस में बहुत दिनों से यह प्रश्न उठाया जाता रहता है और यह कह दिया जाता है कि वहां पर योग्य उम्मीदवार नहीं मिलते हैं । मैं नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहूंगा कि जैसे 4, 5 साल पहल रिजर्वेशन और प्रमोशन के केस को लेकर सुप्रीम कोर्ट तक मामला गया और वह मामला खटाई में डाला गया है, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवेज की विशालता को देखते हुए रेलवे मंत्रालय के अधिकारी उस रिजर्वेशन और प्रमोशन के आइटम को अपनी रेलवेज में इम्प्लीमेंट करें तो ज्यादा अच्छा होगा ।

मैं खास तौर से कहना चाहूंगा कि रेलवेज में भी बहुत कुछ डिस्क्रिमिनेशन होता है । मुझे थोड़े दिन पहले अभी मुगल-सराय के ईस्टर्न रेलवे के एक क्लास फोर कर्मचारी श्री मुंशी राम का केस याद है जोकि खलासी का काम करते थे और जोकि 25 साल से सर्विस कर रहे थे लेकिन चूंकि वह हरिजन कौम में पैदा हुए थे इसलिए पीछे के कर्मचारी जोकि नौन शड्यूल्ड कास्ट के थे वह तो रेलवे क्वार्टर पा गये लेकिन उस को क्वार्टर नहीं दिया गया । रेलवे क्वार्टर जब उस ने खाली पाया तो उस ने कब्जा कर लिया तो उसको इस बिना पर निकाल दिया गया कि तुम ने हरिजन होते हुए रेलवे क्वार्टर पर कब्जा कर लिया । मुझे यह अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उस केस को मैं भूतपूर्व रेलवे मंत्री के सामने लाया था लेकिन अभी पिछले साल मिला तो मुझे मालूम हुआ कि उसका समय रहते हुए भी उसको टर्मिनेशन नोटिस दे दिया गया । मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उस की जरूर इनक्वायरी की जाय और उसको इंसाफ़ दिलाया जाय ।

मैं अब आगे अपनी कांस्टीटुएंसी के सम्बन्ध में थोड़ा सा कहना चाहता हूं । जौनपुर जंक्शन जोकि लखनऊ, बनारस रेलवे का एक मुख्य स्टेशन है और बनारस के बाद वह दूसरा जंक्शन है जहां पर कि आमदनी बनारस के बाद होती है, पिछले 15 साल में मैं ने वहां के स्टेशन पर शेड बनाने के लिए प्रार्थना की हुई है लेकिन आज तक वह नहीं लग पाया है । मुझे खुशी है कि इतने दिनों के बाद अब वहां पर एक मुसाफिरखाना बन रहा है । लेकिन वहां के पैसेंजर्स के लिए जितना बड़ा बनाया जाना आवश्यक है उतना बड़ा वह नहीं बन पा रहा है ।

बहुत दिनों से उस तरफ़ की जनता की यह पुकार है कि उस लाइन पर एक गाड़ी चलाई जाय । अभी तक उस लाइन पर सिर्फ एक एक्सप्रेस गाड़ी जो डून एक्सप्रेस है, देहरादून से हावड़ा तक जाती है, आप किसी दिन भी जाइये आप देखेंगे कि अकबरपुर से लेकर शाहगंज, जौनपुर और बनारस की गाड़ियां आने पर सैकड़ों पसेंजर्स उस डून एक्सप्रेस में चढ़ने से रह जाते हैं और उन को दूसरी गाड़ियों के लिए एक-एक दिन बाट जोहनी पड़ जाती है । मेरा निवेदन है कि अगर मंत्री महोदय वहां पर एक दूसरी एक्सप्रेस ट्रेन दें, तो बड़ी मेहरबानी होगी । इस से जनता को थोड़ी सी सहूलियत मिलेगी ।

17.00 hrs.

पहले दिल्ली और जौनपुर के बीच में दिल्ली–सियालदह ट्रेन वाया लखनऊ जाती

रही । उस के हटाये जाने के बाद 30-डाउन में फ़र्स्ट क्लास के यात्रियों के लिए एक बोगी लगाई जाती रही, लेकिन तीन चार साल पहले उस को भी हटा दिया गया । इस वजह से फ़र्स्ट क्लास और सकंड क्लास के जो पसेंजर्ज लखनऊ से आगे बनारस या जौनपुर जाना चाहते हैं, या ग़ाजीपुर या बलिया जाना चाहते हैं, उन को बहुत परेशानी हो जाती है । मेरा निवेदन है कि या जो 84-डाउन दिल्ली से लखनऊ के बीच में चलती है, वह बनारस तक बढ़ा दी जाये या ज़फ़राबाद तक कर दी जाये और या हावड़ा-जौनपुर एक्सप्रेस को लखनऊ तक बढ़ा दिया जाये । इस प्रकार यह समस्या हल हो सकती है ।

आजकल ज़फ़राबाद–सुल्तानपुर रेलवे लाइन पर, जो कि लखनऊ के बाद के सारे गुड्ज़ ट्रैफ़िक को कन्ज्यूम कर रही है और बहुत मजबूत लाइन है, सिर्फ़ दो पैसेंजर ट्रेनें चलती हैं । एक शाम को आती है और दूसरी सुबह जाती है । वहां की जनता की बहुत दिनों से यह पुकार चली आ रही है कि उस लाइन पर कोई न कोई एक्सप्रेस ट्रेन दी जाये । मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय उस मांग को पूरा करने की कृपा करेंगे ।

शायद माननीय मंत्री जी भी बनारस गये होंगे और उन्होंने देखा होगा कि लहरतारा में, जहां छोटी और बड़ी दोनों लाइनें हैं, रेल-रोड क्रासिंग पर ट्रेन लगातार पास होती रहती हैं, जिस की वजह से कभी कभी रिक्शाओं, तांगों और मोटरों को आध-आध घंटे तक रुकना पड़ता है । जनता की यह मांग है कि वहां पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाय जाये । यह मांग बहुत दिनों से चली आ रही है ।

शाहगंज में भी इसी किस्म की समस्या है । वहां की रेल-रोड क्रासिंग के सम्बन्ध में मैं बहुत दिनों से मांग करता आ रहा हूं कि वहां भी ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाया जाये, जिस से वहां के यातायात को सुविधा हो सके ।

मैं आप का ध्यान खास तौर से जौनपुर-ओड़िहार रेलवे लाइन पर होने वाले टिकट-लेस ट्रेवलिंग की तरफ़ दिलाना चाहता हू मुझे यह जान कर आश्चर्य होता है कि केराकत रेलवे स्टेशन पर जो टिकट सेल किये जाते है, किसी आदमी या गैंग के जरिये वे सोल्ड टिकट ओड़िहार स्टशन पर रीसेल किये जाते हैं और इस तरह रेलवे मंत्रालय की हजारों रुपये रोज की आमदनी मारी जाती हैं । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वहां पर जो गैंग काम कर रहा है, उस का पता लगाया जाना चाहिए ।

मुझे यह कहते हुए भी आश्चर्य होता है—और मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय ने भी सुना होगा—कि जब शास्त्री जी का अस्थि कलश ले कर उन का परिवार बनासा गया और लौटने लगा, तो वहां पर छात्रों ने उन लोगों के साथ क्या व्यवहार किया । यह घटना केवल उन्हीं के साथ नही हुई । हम लोग हमेशा उस लाइन पर जाते है और हम देखते हैं कि जौनपुर और इलाहबाद के बीच में, इलाहबाद और मेजारोड के बीच में और अकबरपुर और जौनपुर के बीच में यह विद्यार्थी-समुदाय हमेशा फ़र्स्ट क्लास और सैकंड क्लास को आकुपाई कर लेता है । वहां पर फ़र्स्ट क्लास के पैसेंजर्ज का बैठना मुश्किल हो जाता है और कभी कभी मार खाने की नौबत आ जाती है ।

रेलवे में केटरिंग की व्यवस्था बड़ी सराहनीय रही है, लेकिन क्या मैं मंत्री महोदय से यह पूछ सकता हूं कि क्या कभी इस रेलवे केटरिंग में उन हरिजनों और पिछड़े हुए वर्गों को भी कोई ठेका देने का विचार किया गया है, जो आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं । अगर वह चाहते हैं कि इस देश में समाजवाद आये और युगों से

[श्री गणपति राम]

आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़े हुए समुदाय की आर्थिक दशा सुधरे, तो उन को इस समुदाय के लोगों को केटरिंग के ठेके देने के बारे में विचार करना चाहिए ।

जिन ठेकेदारों को रेलवे के ठेके मिलने बन्द हो गये थे, उन से वादा किया गया था कि जहां कहीं नई जगहें होंगी, वे नये ठेकेदारों को न दे कर उन के बारे में उन लोगों के केसिज को कनसिडर किया जायेगा, जिन के बारे में कोई ख़राब रिमार्क नहीं हैं । मैं खास तौर से कहना चाहता हूं कि जहां ऐसी जगह ख़ाली हों, वे उन लोगों को मिलनी चाहिए ।

1950–52 के बीच में इस सदन के भूतपूर्व सदस्य ने शाहगंज से जंघई के बीच में एक रेलवे लाइन की मांग की थी—शाहगंज से जंघई वाया खुदहन, पिलकीछ और मछली शहर । मुझे मालूम हुआ कि उस के सरवे का आर्डर भी दे दिया गया था, लेकिन बीच में वह काम रोक दिया गया । मैं निवेदन करूंगा कि अगर रेलवे मंत्रालय वहां पर सई नदी पर पुल बना कर उस रेलवे लाइन को बना देता है, तो गोरखपुर से आने वाले पैसेंजर्ज को इलाहाबाद जाने में कम से कम पचास मील की दूरी कम तय करनी पड़ेगी ।

मुझे यह जान कर खुशी है कि झांसी और लखनऊ के बीच में काल्पी में रेलवे बिज को रैनोवेट करने का प्रश्न रेलवे मंत्रालय के सामने है । मैं ने सुना है कि इस बारे में आर्डर किया जा चुका है । बहुत दिनों से यह मंशा चल रहा है कि वहां पर रेल-कम-रोड पुल बनाया जाये, लेकिन हाल ही में यह सुनने में आया है कि रेलवे मंत्रालय यह सोच रहा है कि वह सिर्फ़ रेलवे का ही पुल रहे । मैं निवेदन करूंगा कि वहां पर रेल-कम-रोड बिज बनाया जाये, जैसे कि रेलवे मंत्रालय का पहले से विचार है ।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं ।

श्री सरजू पाण्डेय : सभापति महोदय आज देश की जनता जिस तरह से कांग्रेस सरकार के बारे में सोच रही है क्योंकि उस के जीवन में हर तरह की कठिनाइयां उत्पन्न हो गई है, रेलवे विभाग के बारे में उसकी राय या विचार उससे भिन्न नहीं हैं । अभी कई माननीय सदस्यों न इस विभाग की भरि-भूरि प्रशंसा की और उस के काम की बड़ी दाद दी लेकिन उनका पूरा भाषण सुनने के बाद यही मालम होता है कि उन के दिल इस विभाग के प्रति बिल्कुल वही भावना हैं जोकि दूसरे लोगों के दिल में है ।

मैं समझता हूं कि इन अठारह बरसों रेलवे विभाग को जो काम करना चाहिए था, वह उस ने नहीं किया है । रेलवे विभाग में वे सब बातें मौजूद हैं जो कि अन्य विभागों में हैं, अर्थात अष्टाचार, चाचा-भतीजा-वाद, झूठी बातें करना, वादा कर के उस को पूरा न करना जो काम करना करना चाहिए, उसे न करना घूसखोरी, रिश्वत । ये सब बाते रेलवे विभाग में भरी हुई है और कोई भी आदमी उन से अछूता नहीं है ।

पिछले दिनों यहां पर कलकत्ता के कुछ व्यापारी आए थे । उन्होंने बतया कि रेलवे बड़े बड़े अधिकारियों ने पैसा लेकर फिशप्लेटस और दूसरी चोजों का ठेका कुछ बड़े व्यापारियों को दे दिया साधारण आदमियों को वह ठेका नहीं दिया गया । इस तरह से विभाग के बड़े अधिकारियों ने लाखों रुपये कमाए । मैं ने इस बारे में माननीय मंत्री जी को टेलीफोन किया उन के कहते पर लिख कर दिया, स्पीकर साहब को लिख कर दिया, लेकिन अभी तक इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गई है ।

इस विभाग में बड़े अधिकारियों से लेकर स्टेशन के कंडक्टर गार्ड तक सारे के सारे घूस चोरी में लिप्त है चाहे उनकी जितनी भी तारीफ

की जाये । मुझे एक सदस्य ने कहा था कि कांग्रेस राज्य दुनिया का आठवां आश्चर्य है। वाकई यह बड़े आश्चर्य की बात है कि इतना भ्रष्टाचार होते हुए भी यह चल रहा है। वास्तव में जिस तरह का भ्रष्टाचार रेलवे विभाग में होता है उस को देख कर दिल रो उठता है ।

इलाहाबाद-भटनी लाइन पर गोविन्दपुर स्टेशन बन कर पड़ा हुआ है, लेकिन वहां पर कोई ट्रेन नहीं रुकती है । मैंने इस बारे में माननीय मंत्री जी को चिट्ठी लिखी थी। आज तक उसका जवाब नहीं मिला है और न ही यह पता चला है कि आखिर ऐसा क्यों हो रहा है ।

हावड़ा से दिल्ली वाली लाइन पर जमानिया स्टेशन है । उस से बीस गज की दूरी पर बिजली जलती है । लेकिन लगातार कम्पलेंट करने और एम० पीज० तथा एम० एल० एज० के द्वारा चिट्ठियां लिखे जाने पर भी पिछले दो साल से आज तक उस रेलवे स्टेशन पर बिजली नहीं लग सकी है । यह एक छोटी सी बात है लेकिन रेलवे विभाग इसको भी नही कर सका है ।

जमानिया रेलवे स्टेशन के एक तरफ डिग्री कालेज है और दूसरी तरफ बाजार है । वहां पर ओवर-ब्रिज की बहुत जरूरत है लेकिन आज तक वहां पर ओवर - ब्रिज नहीं बन पाया है ।

हम छोटी लाइन पर चलने वाले है। वहां पर कोई पूछने वाला नहीं है। न वहां कोई कायदा कानून है और न ही विभाग उस पर ध्यान देता है । छोटी लाइन की हालत इतनी खराब है कि उस पर चलने वाले लोग ही उस को समझते है। उस पर घास गधे और खच्चर लादे जाते है लेकिन आप मुसाफिर नहीं चढ़ पाता है ।

तीन दिन हुए एक स्टेशन पर दूध वालों ने आसाम मेल को कई घंटे रोके रखा और कहा कि दूध की गाड़ी पहले जायेगी उन लोगों का उन लोगों का कहना था कि हमारी गाड़ी दो तीन घंटे लेट जाती है और हमारा दूध फट जाता है । उन की मांग सही है लेकिन आसाम मेल दस बजे से चार बजे तक नहीं चल पाई और कई घंटे लेट हो गई और फिर भी रेलवे विभाग ने कर्मचारियों से यह नहीं पूछा कि गाड़ियां दो तीन घंटे लेट क्यों चलाई जाती हैं । इनका पेशा बन गया है। आज कुछ भी कहा जाय लेकिन ये हिलने वाले नहीं हैं । न इनको लाज है, न हया है, न शर्म है । समाजवाद का नाम सुबह से शाम तक 90 बार लेते हैं, गीता के पाठ की तरह चाहे रेलवे बजट हो या आम बजट हो।

सभापति महोदय : रेलवे मांग पर बोलिये ।

श्री सरजू पाण्डेय : मेरा कहना है कि...

डा० राम सुभग सिंह : चीनवाद नहीं है ।

श्री सरजू पाण्डेय : उसके लिये हिम्मत चाहिये ।

Dr. Ram Subhag Singh: We do not want to surrender the country like the Communists.

श्री सरजू पाण्डेय : वह काम करने के लिये भी आपको हिम्मत चाहिये । जो कुछ रूस और चीन में हो रहा है, वह आप नहीं कर सकते हैं । आप में हिम्मत और साहस चाहिये ।

श्री चन्द्रमणि लाल चौधरी : हम देश को नहीं बेचते ।

श्री सरजू पाण्डेय : देश को आप बेचते हैं, हम नहीं बेचते । इसका उदाहरण आज दुनिया के सामने है ।

श्री चन्द्रमणि लाल चौधरी : हम लोगों ने नहीं बेचा है । जिसकी वजह से आप आज यहां बैठे हुए हैं । हमने डेमोक्रेसी पैदा की है, वर्ना आप पालियामेंट में नहीं होते ।

सभापति महोदय : बीच में कोई साहब न उठें । आपको बोलने दीजिये ।

श्री सरजू पाण्डेय : मैं भ्रष्टाचार के बारे कह रहा था। एक दिन की घटना है, लखनऊ स्टेशन पर राज्य सभा के श्री चन्द्र शेखर मौजूद थे। कंडक्टर ने पैसा लेकर, दूसरे आदमी को सीट एलाट की और उनसे कहा गया कि तुम बैठ जाओ तुम्हारा नाम बाद में लिखे देते हैं। यह भ्रष्टाचार है। मैं चाहता हूं कि आप कोई कमेटी बनाइये जो आपको इसके बारे में में सुझाव दे। लेकिन आप अगर कोई कमेटी बनाते हैं तो अपने ही लोगों को उसमें रख लेते हैं। उसमें कांग्रेस पार्टी के लोग लिये जाते हैं, हम लोग नहीं लिये जाते हैं...

सभापति महोदय : मैं माननीय सदस्य से कहूंगा कि वे मांग पर बोलें।

श्री सरजू पाण्डेय : मैं अब मांग पर ही आ रहा हूं।

हमारी जो छोटी लाइन है, उसमें आज यात्रियों को सबसे ज्यादा तकलीफ होती है। स्टेशनों पर न पानी की व्यवस्था है और न खाने की व्यवस्था है। न मुसाफिरों के लिये सुविधायें हैं। यहां तक कि टिकट भी नहीं दिये जाते हैं, लोगों से कहते हैं कि बैठ जाओ, और उनसे टिकट वसूल करते हैं।

हमारे यहां दिलदारनगर एक स्टेशन है, वहां पर दिन में पंखा नहीं चलता, रात में चलता है। रेलवे मन्त्री महोदय को इसके बारे में मालूम है, कई बार इसकी कम्पलेंट की गई, मगर आज तक पंखा चलने की व्यवस्था नहीं हुई।

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) : उसका नाम ही दिलदारनगर है।

श्री सरजू पाण्डेय : छोटी लाइन के स्टेशनों पर पानी की व्यवस्था, मुसाफिर ठहराने की व्यवस्था और सबसे ज्यादा थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के लिये व्यवस्था होना बहुत जरूरी है। थर्ड क्लास पैसेंजर्स के लिये वहां कोई व्यवस्था नहीं है। अगर आप यहां पर डेमोक्रेसी की बात करते हैं। रूस में गोली मारते हैं तो उनमें इसके लिये हिम्मत और साहस है। लेकिन आपके मुल्क में दिन-दहाड़े कत्ल कर दिया जाय और आप बोल नहीं सकते हैं।

डा० राम सुभग सिंह : गाजीपुर का आपको अनुभव है।

श्री सरजू पाण्डेय : समाजवाद के नारे से फायदा नहीं होगा।

मैं कह रहा था कि छोटी लाइन पर विशेष ध्यान दिया जाय, वहां पर यात्रियों को जो असुविधायें हैं उनको दूर करने की कोशिश की जाय। आज गाजीपुर जिले में कुछ नहीं हो रहा है, उसको तो आपने छोड़ रखा है। जो कुछ होगा, वह बनारस में होगा, बिहार में होगा, लेकिन वहां कुछ भी करने के लिये आप तैयार नहीं हैं। इसलिये मैं आपसे यही अनुरोध करना चाहता हूं कि उनके साथ विमाता का बरताव न करके, उनको वही सुविधायें दी जायं, जो दूसरों को प्राप्त हैं ताकि लोग सुख से जी सकें और रह सकें।

श्री ब्रज बिहारी मेहरोत्रा (बिल्हौर) : सभापति महोदय, रेलवे मन्त्री जी ने जो मांग उपस्थित की है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। हमारे पहले बोलने वाले वक्ताओं ने जिन्होंने बधाई दी है, इस बात के लिये कि उन्होंने पाकिस्तान के साथ युद्ध के जमाने में बड़ा अच्छा काम किया है, मैं भी उसका समर्थन करता हूं।

अभी श्री गणपति राम जी ने कहा कि कुम्भ के अवसर पर यात्रियों को लाने ले जाने में जिस प्रकार तत्परता बरती गई, उसके लिये भी वे बधाई के पात्र हैं, मैं उसका भी समर्थन करता हूं लेकिन साथ साथ यह भी कहना चाहता हूं कि कुम्भ के मेले के अवसर पर थर्ड क्लास के यात्रियों को जिस तरीके से जाना आना पड़ा, वह हमारे मन्त्रालय के उपयुक्त नहीं है।

17.15 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

माननीय उपाध्यक्ष जी, यह बात मैं इसलिये भी खास तौर से कहना चाहता हूं कि जब हम अपनी लाइनें बनाते हैं, अपने डिब्बे बनाते हैं, अपने डीजल के इंजिन बनाते हैं, तो फिर क्यों नहीं थर्ड क्लास के डिब्बे और अधिक जोड़ते हैं। आज जब हमारे इंजिनों की कैपेसिटी बढ़ गई है, आपको बाहर से डिब्बे नहीं मंगाने पड़ते हैं, तो अगर हम गाड़ियों की संख्या बढ़ा दें, डिब्बों की संख्या बढ़ा दें, तो निश्चित रूप से थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को आराम मिलेगा।

इस समय जो फास्ट ट्रेन्ज चल रही हैं, उनके बारे में मैं अधिक न कह कर, इतना ही कहना चाहूंगा कि कुछ ट्रेन्ज जो सीधे कलकत्ते और दूसरी जगहों से दिल्ली आती हैं, वे दिल्ली जंक्शन पर ही आती हैं। एक ही गाड़ी ऐसी है तूफान एक्सप्रेस जो नई दिल्ली स्टेशन पर आती है। मेरी आप से प्रार्थना है कि चाहे 11 अप हो, चाहे 83 अप हो, आप उनको नई दिल्ली स्टेशन तक लाने की व्यवस्था करें। ऐसा करने से कोई विशेष अन्तर नहीं पड़ेगा। यह कहा जाता है कि नई दिल्ली स्टेशन पर प्लेटफार्मों की कमी है। लेकिन प्लेटफार्मों की कमी तो दिल्ली जंक्शन पर भी पड़ जाती है, वहां भी देखा है कि ब्रिज पर गाड़ी आधा-आधा घण्टा तक रुकी रहती है। जब उसको प्लेटफार्म पर जगह मिलती है तो यहां पर भी यह सुविधा करनी चाहिये। ताकि यात्री सीधे नई दिल्ली स्टेशन पर उतर सकें और दिल्ली जंक्शन पर भीड़-भाड़ कम हो जाय। इस के अलावा जमुना पर जो ब्रिज बन रहा है, वहां से भी कुछ लाइनें निकलेंगी, इस से भी कुछ सुविधा होगी। इसलिये मैं चाहता हूं कि शुभस्य शीघ्रम—जो अच्छा काम है वह जल्दी होना चाहिये।

मैंने मंत्री जी से पिछली बार रेलवे मंत्रालय की मांगों पर बोलते हुए निवेदन किया था कि आप को कुछ नये स्टेशन खोलने होंगे, मैंने पत्र भी लिखा था और मुझे उसका जवाब भी मिला था—मैंने अनुरोध किया था कि झींझक और कंचौसी के बीच में परजनी स्टेशन खुलना चाहिये। लेकिन मुझे उत्तर मिल कि बीच में स्टेशन खोलने से यात्री तो वही होंगे, इस में रेलवे को घाटा होगा। मैं आप को विश्वास दिलाता हूं कि रेलवे को घाटा नहीं होगा। घाटा तो अब होता है जब कि आदमी चल कर आगे वाले स्टेशन से बैठता है, पीछे वाले से नहीं बैठता है। फिर इस स्टेशन के खोलने से वह रेलवे को पैसा भी लावेगा और लोगों को सुविधा भी हो जायगी।

मैंने पिछली बार यह निवेदन भी किया था कि मीटर गेज में फर्रुखाबाद—कानपुर के बीच में मन्धना स्टेशन पड़ता है। उसके अपोजिट एक इंटरमीडिएट कालेज चल रहा है, जिसमें विद्यार्थियों की संख्या करीब-करीब एक हजार है। वहां इस कालेज को खोलने की व्यवस्था इस तरह से हो गई कि जमीन वहां से मिल गई और फिर कुछ कार्यकर्ता इस काम में जुट गये और वह कालेज वहां पर खड़ा हो गया। वहां पर लड़कों के लाइन क्रास करते समय बराबर खतरा बना रहता है इसलिये वहां पर एक ब्रिज की मांग की गई थी। इस समय जी० टी० रोड से कालेज को जाने के लिये एक ही रास्ता है, अगर आप एक ओवर ब्रिज दे दें, तो इस से बहुत सुविधा हो जायगी। कोई बहुत हैवी ब्रिज बनाने की जरूरत नहीं है, स्टेशन पार जाने के लिये ब्रिज हो, इस ओर मैं पुनः आप को याद दिलाना चाहता हूं।

अम्बियापुर स्टेशन पर भी ओवर-ब्रिज की मांग की है। यह स्टेशन कानपुर-टूण्डला के बीच में कानपुर डिस्ट्रिक्ट में पड़ता है। कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन के सम्बन्ध में मैंने मंत्री जी से इस सम्बन्ध में आग्रह भी किया था। उन्होंने डिवीजनल सुप्रीन्टेन्डेंट से कह भी दिया था कि वह मुझ से इस सम्बन्ध में और कानपुर सेंट्रल स्टेशन के सम्बन्ध में बात कर लेंगे। उनकी बड़ी कृपा हुई, मैंने डिविजनल सुप्रीन्टेंडेंट से बात भी की और मौका भी

[श्री ब्रज बिहारी मेहरोत्रा]

दिखलाया । वहां कानपुर शहर की तरफ जो प्लेटफार्म है उस पर साया नहीं है । वह बड़ा प्लेटफार्म है, जिस पर रेलवे के दोनों तरफ़ के ब्रिज आकर उतरते हैं । वहां साया नहीं होने से गर्मियों के दिनों में लोगों को धूप में खड़ा होना पड़ता है, बरसात के दिनों में पानी से बचाव की कोई व्यवस्था नहीं है; यद्यपि पास में मुसाफिरखाने हैं । आपके पास जो रिजैक्टिड स्लीपर्ज हैं और जो रिजैक्टिड लाइंज हैं, उनको इस्तेमाल करके आप वहां शैड बना सकते हैं । मैं चाहता हूं कि आप वहां पर शैड की व्यवस्था कर दें ।

कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर लखनऊ साइड को जो रेलवे ब्रिज है ऊपर से उतरने का वह जहां पर खुलता है वहां सड़क कम चौड़ी है । वहां पर सड़क को थोड़ा चौड़ा करने की जरूरत है । रिक्शा, तांगा और बसें आदि सवारियां साथ साथ जाने से वहां ट्रेफिक जाम हो जाता है । वहां ट्रेफिक काफी है । सड़क को चौड़ा करने की गुंजाइश भी है । वहां जो रेलवे क्वार्टर हैं उनके आगे सेहन है । उस सेहन को काट कर सड़क को चौड़ा किया जा सकता है और इस तरह से इस गम्भीर समस्या को निबटाया जा सकता है ।

कानपुर शहर में आपकी रेलवे लाइन ऐसी जगह से गुजरती है जहां पर ओवर-ब्रिज की जरूरत है । मैंने वहां के म्यूनिसिपल अधिकारियों से बात की थी । वे साइड रोड्ज बनाने के लिए तैयार हैं । मैं अब आप से ये ओवर-ब्रिज बनाने की प्रार्थना करता हूं । वह सड़क माल रोड है । वहां एक लेवेल क्रासिंग तो मरे कम्पनी के पास है और दूसरा लेवेल क्रासिंग इलैक्ट्रिक हाउस के पास है । मैं यह मांग आपके सामने रख रहा हूं ताकि जो ट्रेफिक फाटक बन्द हो जाने की वजह से रुक जाता है वह न रुके इसकी आपकी तरफ से कोई व्यवस्था होनी चाहिये और अच्छा यही होगा कि वहां आप ओवर-ब्रिज की व्यवस्था कर दें ।

अब मैं आपका ध्यान उन स्टेशनों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जिन के पास से इलैक्ट्रिक की लाइनें गुजरती हैं और मैं चाहता हूं कि वहां आप बिजली देने का प्रबन्ध करें । आपकी कंसलटेटिव कमेटी में भी यह सवाल उठाया गया था और वहां यह आश्वासन दिया गया था कि जिन रेलवे स्टेशनों के पास से बिजली की लाइन गुजरती है उन स्टेशनों को बिजली दे दी जायेगी । मैं एक दो स्टेशनों की तरफ आपका ध्यान खींचना चाहता हूं । सेंट्रल रेलवे के चौरा स्टेशन के नजदीक से ही बिजली की लाइन गुजरती है, लेकिन अभी तक उस स्टेशन पर बिजली नहीं दी गई है । इसी सेंट्रल रेलवे पर दूसरा स्टेशन घाटमपुर है । इसके दो फरलांग के फासले पर से बिजली की लाइन गुजरती है । यहां पर भी अभी तक बिजली नहीं दी गई है । चौथा स्टेशन वाटरिंग स्टेशन है और यहां पर काफी बड़ा स्टाफ आप को रखना पड़ता है । वहां आप को पम्पिंग सैट भी रखने पड़ते हैं । वहां अगर इलैक्ट्रिक सैट हो जाएगा तो आपका स्टाफ भी कम हो जाएगा, आपका खर्चा भी घट जाएगा, आपको सुविधा भी हो जाएगी और सफाई भी हो जाएगी । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इधर आप ध्यान दें ।

श्री गणपति राम जी ने एक बात की तरफ़ आपका ध्यान आकर्षित किया है । काल्पा में जो आपका रेलवे का ब्रिज है उसका रेनोवेशन हो रहा है । उसके सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि रेनोवेशन करने वाला जो स्टाफ है उसके लिए क्वार्टर बनाने का जिक्र चल रहा है । मैं कहना चाहता हूं कि क्वार्टर चौरा स्टेशन पर जहां से कि काल्पी का ब्रिज एक दो मील के

फासले पर पड़ता है आपकी तरफ से क्वार्टर बनाये जायें । रेलवे स्टेशन और झांसी रोड के बीच में यह पड़ता है । वहां अच्छा खासा आपका प्लाट पड़ा हुआ है । वहां किसी वक्त में पी० डब्ल्यू० के इंस्पैक्टर का बंगला था । कुछ दिन वह रिटायरिंग रूम के तौर पर इस्तेमाल में आया । अब रिटायरिंग रूम की जरूरत नहीं समझी गई तो वह प्लाट खुला पड़ा हुआ है । जो स्टाफ रेनोवेशन का काम करेगा उसके लिए क्वार्टर उस साइड में बन जायें तो ज्यादा सुविधा होगी ।

जो ट्रेन झांसी की तरफ से शाम को पैसेंजर ट्रेन आया करती थी वह बन्द हो गई है । वह कानपुर दस बजे पहुंचती थी । बन्द होने की वजह से सवारियों को बहुत रुकना पड़ता है । जो मेल ट्रेन है वह दुपहर में ही निकल जाती है । मेल के चलने की वजह से बीच के स्टेशनों की सवारियां इंतजार करती रहती हैं दस-दस घंटे तक । उरई स्टेशन से दो शटल ट्रेंज चला करती थीं एक झांसी की तरफ और एक कानपुर की तरफ । ये शाम को पांच बजे के बाद कोर्ट उठने के बाद चलती थीं । मेरी प्रार्थना है कि उरई से उन दोनों शटल ट्रेंज को दुबारा जारी कर दिया जाए । शाम के वक्त पांच बजे के करीब एक कानपुर की तरफ जाए और दूसरी झांसी जाए ।

उरई की फीडर रोड्ज के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहता हूं । वे बहुत ही खराब हालत में हैं । वे काफी मुरम्मत मांगती हैं । मैं चाहता हूं कि उनकी मुरम्मत कर दी जाए । इसी तरह से चौरा स्टेशन की रोड जोकि स्टेशन को झांसी रोड से मिलाती है उसकी भी बहुत बुरी हालत है । वह रोड स्टेशन से माल गुदाम को भी जाती है । इस सड़क की भी अगर मुरम्मत कर दी जाए तो बहुत लोगों को सुविधा हो सकती है । मैं चाहता हूं कि इस ओर भी तत्काल ध्यान दिया जाए ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मैं मंत्री महोदय को जो काम उन्होंने किए हैं उनके लिए बधाई देता हूं ।

Shri Krishnapal Singh (Jalesar): Dr. L. M. Singhvi rightly raised the point that the construction of new lines should be done on some regular basis. They should not be constructed in a haphazard manner or under the influence of some people. Some Members have pointed out that the State of Madhya Pradesh and the State of Orissa need new railway lines. I quite agree that in important States which need development or in areas where there is plenty of minerals or mines, a railway line is badly required.

As regards Bundelkhand, one of the hon. Members suggested that Satna should be connected with Panna and Chatrapur. I would like to suggest, since I know that area very well, that a line from Harpalpur to Satna would be very useful.

What I would like to say is that the criteria for constructing new railway lines should be first defence, then development, and then the convenience of passengers including pilgrims.

Now, I come to the most important part of my speech. I wish to raise the point about the Barhan-Etah line. This line was constructed a few years back, and as I mentioned earlier, it was constructed under certain influences. Barhan was not the right place for beginning the line. Either Tundla or Jalesar Road should have been selected. The proposal had been pending for quite a number of years, and nobody ever heard that the line would be taken from Barhan; either Tundla or Jalesar Road was always suggested. Somehow or other, I understand that it was due to local political influences, the Ministry or the Railway Board agreed to begin the line at Barhan with the result that it went by a very circuitous route to Jalesar and from

[Shri Krishnapal Singh]

Jalesar to Etah. The result is that the passengers who travel by that line take four to five hours from Tundle to reach Etah whereas if there had been a direct line it would not have taken them more than one hour or one and a half hours. There is very little goods traffic at present on that line and there are very few *bona fide* passengers. And the greatest fault was to have ended the line at Etah.

What I want to propose, strictly speaking, is not a new construction or a new railway line. What I would request the Ministry to do is to extend this line either to Kasganj or Kayamganj in order to complete that work. If it is not extended it will never serve a useful purpose.

Practically all the officials and non-officials and organisations in the district have recommended this work, and I understand that the Collector has written several letters. The Zilla Parishad, the municipal boards of Etah and Kasganj and other people also have submitted representations. All the traders also want to have the line extended. In fact, the line cannot serve any useful purpose until it is joined either to Kasganj or to Kayamganj. Besides, from the strategic point of view also, it will be very important to construct the line from Etah to Kasganj because it would mean that there will be a direct route, a broad gauge connection from Agra to Kasganj and Bareilly and then to the border. As you know, Agra is very important because there is a big cantonment there; besides, it has also got a big depot from which stores have got to be supplied to the forward areas, and we need a direct route. At present there is only a metre gauge line from Agra to Bareilly and then to Kothagudem; it takes a very long time to reach that way. Sooner or later, I hope sooner than later, a broad gauge line will have to be constructed from Kasganj to Kothagudem or some other place in order to transport troops and stores, military defence stores etc., therefore that route is so important that the railway line from Barhan to Etah should be extended to Kasganj or Kayamganj. This is an extremely important proposal. I attach so much importance to it. I do not know why the Ministry has been delaying it. If it is because they want some Member of their own Party to come here in my place . . .

An hon. Member: No, no.

Shri Krishnapal Singh: . . .if that is the only impediment, I do not know what my Party will think of it, but I will gladly make room for someone whom the Ministry wants, provided it gives the assurance that this line will be extended within the next four or five years. Without that neither can Etah district develop properly nor can troops and stores for defence purposes be taken by a shorter route. They will have to be taken through a longer route, the metre gauge line, and passengers are put to great inconvenience. Soron is one of the well known pilgrim centres where lakhs of pilgrims come every year. Unless this line is extended to Kasganj, all these pilgrims will continue to be put to a lot of inconvenience. I, therefore, hope that the Ministry will consider this proposal seriously and extend the line from Etah to Kasganj or Kaimganj.

The second point which I wanted to make is with regard to stopping trains at small railway stations which are located in or near recruiting areas. As you know, the defence personnel cannot always get leave; when they do, they are in a hurry to get to their homes because their leave is limited and they cannot afford to waste time in journey. Therefore, if none of the fast trains stop at these small stations where recruiting centres are located—most of the people recruited to the army are drawn from villages—they will lose quite a portion of their leave in trying to reach their destinations an-

then back to duty after the leave. One of the railway stations which I would like to mention is Bhadan on the Northern Railway. I have already written to the Railway Ministry in this connection. Unfortunately, in their reply they say that it is not paying, there is not a sufficient number of passengers. But they have missed the main point which is that the requirements of defence personnel should be given a little consideration and they should be allowed this facility. I would suggest that the Railway Ministry should get in touch with the Defence Ministry and get a list of the railway stations located in or near recruiting areas and arrange for the stoppage of one or two of the important fast trains, if not all, at these stations. The welfare directorate in the Army Headquarters or some other organisation ought to be able to supply a list of such railway stations.

Catering has been criticised by a number of members here. I was one of those who was in favour of the railway taking up catering, I thought that they would be able to provide cheaper and better food to the passengers. But after having some experience of railway catering and the functioning of other governmental commercial undertakings, I have come to the conclusion that it is not for Government, at least not for our Government, to enter into the commercial field. I will give a typical example, though this does not concern the railway ministry. The other day someone, who is interested in gardening, telephoned to the Indian Agricultural Research Institute here and asked whether he could purchase some grape vines. He was told that it was too late but for the next year he was asked to apply in May or June in order to be able to get some plant in February. This is the typical way of governments doing things, when they run a commercial undertaking. If one has to go to a shop and purchase some article, he would not write to them six months before he wants it. If they want to run undertakings on a commercial basis, this is not the way. The same thing is about seeds corporation or any other corporation run by the government, any commercial organisation run by the government. That is what is happening in the catering department. The employees and officers and the staff of this department consider themselves as masters; they do not care for the passengers, though there are a few exceptions and they are very good, and do care. But most of them consider themselves as masters of the kitchen car. If a person is late, they say 'Bandh Ho Gaya'; we cannot do anything and the only thing they do is to stretch their legs on the dining tables and lounge. It never used to happen so long as catering was done by the contractors. I have travelled in dining cars on a number of occasions. Even at odd hours when a passenger went there, he was treated with characteristic courtesy. There was always some one to serve a casual guest. Now of course the doors are banged and they are told 'Nai Saab, Band Ho Gaya'. This is the attitude. Therefore, I suggest that the sooner the railways transfer the catering to contractors, the better because then people will get better food and will be better looked after. This kind of attitude will not do good to anybody. It is not for the government, I would repeat once more, to run commercial organisations.

I want to say a word about overcrowding. Everybody knows that even first class compartments are overcrowded and people travelling in third class have to travel in a very uncomfortable manner. Surely, there is not sufficient accommodation in the number of trains that we have at present. Unless fresh trains are run, third class passengers will not be able to travel comfortably. Somebody suggested that the three-tier coaches should be abolished. I quite agree. They are not meant for human beings. Two-tiers are acceptable. Now, as I mentioned, even first

[Shri Krishnapal Singh]

class becomes overcrowded. The Toofan Express is an important train and it used to have two first class carriages, one to Barauni and another to Calcutta. One of them has now been discontinued because they want to make room for third class passengers. A very good reason. All the same, first class compartments have become so overcrowed now that they are almost as bad as third class carriages.

Once last year I had to travel by passenger train to Aligarh from Delhi. We started from here and just two or three stations beyond Shadhara some student started entering the first class compartment and I had to bolt my compartment. After proceeding a few stations further, the train came to a stop. When I enquired through the window why the train had stopped, they said that it was the usual case. Students want to get down and therefore they stop trains whenever they want. This happens not only on one train. It happens frequently between Agra and Tundla, wherever students travel. It is very difficult for the railways perhaps to check this; they are afraid sometimes and also because sometimes the boys are the sons of the railway staff. But even if they are not, they are not inclined to hear or listen to what the railway staff say. I have suggested this before, and I repeat it again, that it will be better to have special compartments, special carriages, for students in these areas—special carriages which are of a better type than the ordinary third class carriages. Then probably there may be some control. Otherwise, as at present, they can hardly be controlled. I hope the Railway Ministry will take this into consideration.

Another important point which I would like to raise is in regard to developing agricultural department in the Railway Ministry. The railway has thousands and thousands of acres of land, and the way the land is lying idle, barren, is almost criminal. These days when we are so hard up for food—I have suggested this before and I repeat it—it is time that the railways had their own agricultural department to make use of all the land which is lying idle. In Mathura alone there are saveral hundreds of acres of land which are not put to any use. Surely the railway being so solvent can afford to develop that land and have wells and tubewells and other irrigation facilities, and they can certainly grow food on the land. If they do not want to do it themselves, then it is better that they let it out to tenants. Even along the railway track between Agra and Mathura, there are strips of land which can be used. There is low-lying land on which we can grow plenty of rice or plenty of sugarcane. When we are so hard put for foodstuff and fodder, it is really unfortunate to see thousands and thousands of acres lying waste. I suggest to the Railway Ministry that they should take up this question seriously and should start making use of their vacant land.

As regards staff, quite a lot has been said. I would only like to raise one or two points. The first one is with regard to engine drivers, especially engine drivers working on the goods train. I understand that some of the drivers are made to work overtime and they get overtime allowances, but they do not like it, and the only way in which they can avoid being put on extra duty is by reporting sick. Quite a number of them obtain fictitious medical certificates and evade doing overtime work. So, it will be better if the railways employ sufficient number of drivers and have some sort of reserve as they have in the army and the defence forces, which can be given work when the normal staff cannot cope with it.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Krishnapal Singh: It is not proper that people who are unwilling

to work should be made to work in this manner.

The last point which I would like to raise is this craze for speed. I appreciate those who want to save time, but then, it is not in the interests of safety to go on increasing the speed blindly. We must pay first consideration to safety. We have noticed in the last few months or so, so many accidents in aeroplanes. Once you increase speed and there are accidents, there will be more casualties; there is no doubt about it. If the speed is slower, then there will not be so many casualties. If an aeroplane meets with an accident, there are very few survivors. Similarly, if you go on raising the speed of trains without taking proper precautions, and if there are accidents, there is bound to be a lot of casualties. Therefore, before they make up their mind to increase the speed of the trains, they should take every care to see that the safety of the passengers will be given proper consideration.

Mr. Deputy-Speaker: Mr. Mohar Nayak.

श्री मोहन नायक (भंजनगर) : उपाध्यक्ष महोदय, . . .

श्री हुकम चन्द कछवाय : उपाध्यक्ष महोदय, सदन में गणपूर्ति नहीं है ।

Mr. Deputy-Speaker: Quorum has been challenged. The bell is being rung.

The bell has stopped ringing and there is no quorum. The House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

17.49 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 23, 1966/Chaitra 2, 1888(Saka)

GMGIPND—LS II 2933 (Ai) LS—9-6-66—1020.